# Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Ausnahmetarife der Schweizerischen Bundesbahnen.

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Würde eines Doktors der Staatswissenschaften der philologisch-historischen Abteilung der philosophischen Fakultät an der Universität Basel

eingereicht von

Otto Miescher

von Wattenlingen (Bern).

BASEL 1932

# Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Ausnahmetarife der Schweizerischen Bundesbahnen.

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Würde eines Doktors der Staatswissenschaften der philologisch-historischen Abteilung der philosophischen Fakultät an der Universität Basel

eingereicht von

**Otto Miescher**

von Walkringen (Bern).

BASEL 1932

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Genehmigt von der philologisch-historischen Abteilung der philosophischen Fakultät auf Antrag der Herren Professoren Dr. Edgar Salin und Dr. Fritz Mangold.

Basel, den 30. Juni 1931.

SALIN, Dekan.

# Vorwort.

Im Frühjahr 1930 erteilte mir Herr Prof. Salin den Auftrag, die volkswirtschaftliche Bedeutung der Ausnahmetarife der Schweizerischen Eisenbahnen zu untersuchen. Diese Arbeit habe ich umso lieber übernommen, als ich selbst schon $2^1/_2$ Jahre praktisch bei den Schweizerischen Bundesbahnen tätig gewesen bin und somit das Tarifwesen im allgemeinen und dasjenige der Schweizerischen Eisenbahnen im speziellen zum grössten Teil kannte. Es handelte sich jetzt aber nicht darum, die rein dienstliche Anwendbarkeit, den reinen Verwaltungserlass für die Dienststellen darzustellen ; vielmehr mussten diese Erscheinungsformen der Tarifpolitik in die gesamte Wirtschaftspolitik unseres Landes eingeordnet werden.

Damit trat aber auch bereits die erste Schwierigkeit der Problemstellung zu Tage : Nicht immer ist bei der Tarifaufstellung eine Abgrenzung zwischen volkswirtschaftlicher Begründung einerseits und rein betriebsökonomisch zweckmässiger Gestaltung andererseits möglich. Diese Situation wird dann noch schwieriger, wenn die Bahn durch Beschluss der obersten Landesbehörde aus allgemein politischen Gründen dazu verhalten werden kann, Tarife von früheren Bahnen weiter zu führen. Damit ist die Tarifpolitik bereits in einen Rahmen eingeengt ; von hier aus gilt auch der Satz nur noch in beschränktem Masse, dass die Ausnahmetarife die beweglichen Bestandteile des Tarifwesens seien.

Die volkswirtschaftliche Bedeutung einer Tarifmassnahme wird sehr selten erschöpfend gezeichnet werden können. Dazu müsste jeder einzelne Transportakt verfolgt werden. Aus den Folgen der einzelnen Tariffestsetzungen lässt sich aber darauf schliessen ; aus einer ganzen Menge von Einzelfällen heraus tritt die Gestaltung der Tarifpolitik zu Tage. Dabei muss betont werden : Niemals wird es sich darum handeln können, jede einzelne Taxbegünstigung, jede Ausnahmetaxe, jede Modifikation eines internationalen Tarifs oder eines Verbandstarifs mit anderen Eisenbahn-Verwaltungen darzustellen ; ein solches Gebahren müsste den Umfang der Arbeit unverhältnismässig vergrössern. Vielmehr wird der Versuch unternommen, immer typische Fälle zu besprechen, sie gleichsam als Vertreter einer homogenen Masse herauszugreifen und aus ihnen die grossen Linien der Tarifpolitik abzulesen. Im unmittelbaren Zusammenhang mit dieser Begrenzung ist festzustellen, dass die vorliegende Arbeit keinen Anspruch auf Vollständigkeit im Sinne einer restlosen Erfassung auch der kleinsten und geringfügigsten Tarifmassnahme erheben kann. Ich glaube aber, dass die «Methode

der repräsentativen Grössen» hier angewendet werden darf ; dies haben mir auch Organe unserer Landesbahnen vollauf bestätigt.

Unter diesen Gesichtspunkten komme ich zu folgender Einteilung meiner Abhandlung. In einem ersten Teil wird ein Begriff der Ausnahmetarife herausgearbeitet, der mit den herrschenden theoretischen Auffassungen im Zusammenhang steht und zugleich in das schweizerische Tarifsystem eingeordnet werden kann. Im zweiten Teil sind diejenigen Ausnahmetarife darzustellen, welche hauptsächlich für den Transport landwirtschaftlicher Güter gewährt wurden. Schon hier will ich vorausschicken : Eine Taxherabsetzung eines landwirtschaftlichen Gutes braucht absolut nicht im Interesse des landwirtschaftlichen Produzenten aufgestellt zu sein ; die Dinge können durchwegs so liegen, dass sie dem Verbraucher Vorteile verschafft. Der letzte Teil der Arbeit endlich behandelt die Ausnahmetarife zu Gunsten der industriellen Güter, der Rohstoffe und Fabrikate.

Ich erfülle eine angenehme Pflicht, wenn ich an dieser Stelle allen denjenigen, die mir während meiner Arbeit mit Rat beigestanden sind, meinen verbindlichsten Dank ausspreche. Allen voran möchte ich meinem verehrten Lehrer, Herrn Prof. Dr. Salin, der die Anregung zu meiner Arbeit gab und mich bei der Fortführung zum Ganzen stets leitete, danken. Dann bin ich auch dem Kommerziellen Departement der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen zu Dank verpflichtet, insbesondere Herrn Dr. Fischer, der meine Arbeit auf die praktisch richtige Beurteilung hin prüfte, ferner den Herren Dr. Dirlewanger und Lingg. Herr Kormann, der Vorsteher der Kommerziellen Hauptagentur in Basel und Herr Mathys, der Bibliothekar bei der Generaldirektion in Bern, stellten mir in liebenswürdiger Weise das vorhandene Material zur Verfügung. Eine unerschöpfliche Materialquelle für mich war ferner das schweizerische Wirtschaftsarchiv in Basel. Endlich gebührt grosser Dank dem Personal der Güterexpedition Basel-St. Johann, das mir bei der Detailbearbeitung meiner Dissertation immer bereitwillig über die einzelnen verwaltungstechnischen Funktionen Aufschluss gab.

# Inhaltsverzeichnis.


**Vorwort** . . . . . 3
**Inhaltsverzeichnis** . . . . . 5
**Literaturverzeichnis** . . . . . 7

**I. TEIL: Die theoretische Einordnung der Ausnahmetarife in das Tarifsystem** . . . . . 15
1. KAPITEL: Der Begriff Ausnahmetarif . . . . . 15
2. KAPITEL: Die Aufgaben der Ausnahmetarife . . . . . 18
3. KAPITEL: Die Einordnung der Ausnahmetarife im schweizerischen Tarifsystem . . . . . 23
ANLAGE: Verzeichnis der allgemeinen schweizerischen Ausnahmetarife . . . . . 31

**II. TEIL: Die Ausnahmetarife zu Gunsten des Transportes landwirtschaftlicher Güter** . . . . . 33
EINLEITUNG: Die landwirtschaftliche Produktion und der Transportumfang landwirtschaftlicher Erzeugnisse 33
1. KAPITEL: Die Tarifierung der Transporte landwirtschaftlicher Güter . . . . . 38
1). Die einzelnen Tarife für den Transport landwirtschaftlicher Güter . . . . . 38
2). Die Stellung der Landwirtschaft zur Tarifierung des Transportes ihrer Güter . . . . . 42
2. KAPITEL: Die Bedeutung der Ausnahmetarifierung der Transporte landwirtschaftlicher Güter . . . . . 44
1). Die Bedeutung der allgemeinen schweizerischen Ausnahmetarife . . . . . 45
2). Die Bedeutung der übrigen Ausnahmetarife und der Frachtermässigungen . . . . . 57
3). Die Bedeutung des Tarifs für die Beförderung lebender Tiere . . . . . 63

**III. TEIL: Die Ausnahmetarife zu Gunsten der Transporte industrieller Güter** . . . . . 67
EINLEITUNG: Der schweizerische Industriekörper . . . . . 67
1. KAPITEL: Die Ausnahmetarife zu Gunsten der Rohstoffe der Industrie . . . . . 69
1). Kohlenausnahmetarife . . . . . 70
2). Eisenausnahmetarife . . . . . 76

3). Ausnahmetarife für Salz . . . . . 78
4). Ausnahmetarife für Steine, usw. . . . . 79
5). Ausnahmetarife für Holz . . . . . 83
2. KAPITEL : Die Ausnahmetarife zu Gunsten der industriellen Erzeugnisse . . . . . 87
1). Ausnahmetarife für Textilprodukte . . . . . 91
2). Ausnahmetarife für Produkte der Maschinenindustrie . . 93
3). Ausnahmetarife für chemische Produkte . . . . . 95
a) Produkte der chemischen Grossindustrie . . . . . 96
b) Produkte der elektrochemischen Industrie . . . . . 99
c) Produkte der Linoleum-Industrie . . . . . 106
d) Produkte des Gerberei-Gewerbes . . . . . 106
4). Ausnahmetarife für Produkte der Papierindustrie . . . . 107
5). Ausnahmetarife für Produkte der Baumaterialindustrie . . 111
6). Ausnahmetarife für Produkte der Nahrungs- und Genussmittelindustrie . . . . . 115
a) Ausnahmetarife für Zuckertransporte . . . . . 116
b) Ausnahmetarife für kondensierte Milch . . . . . 119
c) Ausnahmetarife für Schokolade . . . . . 121
d) Ausnahmetarife zu Gunsten von Bier- und Eistransporten . . . . . 122

# Literaturverzeichnis.


Allgemeine Tarifvorschriften und Güterklassifikation der Schweizerischen Transportanstalten.
Gültig vom 1. November 1925 an.

Amtliche Sammlung der Bundesgesetze und Verordnungen der Schweizerischen Eidgenossenschaft.

Archiv für Eisenbahnwesen.
Herausgegeben in der Hauptverwaltung der deutschen Reichsbahngesellschaft.

Ausnahmetarife für bestimmte Transportgüter und Versetzung von Gütern in niedrigere Tarifklassen. Frachtermässigungen.
In : Bericht der Zürcher Handelskammer 1926.

Beckerath, E. von :
Die Seehafenpolitik der deutschen Eisenbahnen und die Rohstoffversorgung.
Berlin 1918.

Bericht der Generaldirektion an den Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen. Beantwortung der Eingaben betr. die Grundlagen für die Ausnahmetarife.
Vom 19. Januar 1904.

Bericht der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen an das Eidgenössische Eisenbahndepartement über die ausserordentlichen Lasten und Leistungen, die den Schweizerischen Bundesbahnen in ihrer Eigenschaft als Staatsbahn in den Kriegs- und Nachkriegsjahren auferlegt wurden.
Vom 14. April 1927.

Bericht der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen über die Geschäftsführung und die Rechnungen für das Jahr (1901. ff) an den Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung.

Bericht über den internationalen Markt von Milch und Molkereiprodukte.
Herausgegeben von der Preisberichtstelle des Schweizerischen Bauernverbandes.
Brugg.

Bericht über Handel und Industrie der Schweiz.
Erstattet vom Vorort des Schweizerischen Handels- und Industrievereins.
Zürich.

Blum, O. :
Verkehr und Betrieb der Eisenbahnen.
Aus der Sammlung : Handbibliothek der Bauingenieure. II. Teil, 8. Band.
Berlin 1925.

van der Borght, R. :
Das Verkehrswesen.
Leipzig 1894.

Bourgeois, C. : Forstwesen.
Artikel im Handwörterbuch der Schweizerischen Volkswirtschaft, Band II, S. 17.

Bratschi, R.:
Auto und Eisenbahn.
Schriften des Föderativverbandes des Personals öffentlicher Verwaltungen und Betriebe. Heft 2.
Bern 1930.

Bundesbahnen und Automobil.
Caveant Consules!
Herausgegeben von der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen.
Bern 1930.

Bundesblatt der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
Bern.

Deutscher Eisenbahngütertarif.
Teil I, Abteilung B
vom 1. März 1930.

Domsch: Der neue deutsche Eisenbahnstückguttarif vom 1. Juni 1930.
Aus: Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen,
No. 28, 1930, Berlin.

E.A.V. = Eisenbahnamtsblattverfügung.
Sammlung der noch gültigen Verfügungen aus dem Eisenbahnamtsblatt der Jahre 1902—1915, sowie der noch gültigen Verfügungen der verstaatlichten Bahnen.
Register zum Eisenbahnamtsblatt, umfassend den Sammelband 1902—1915 und die am 31. Dezember 19 . . gültigen Verfügungen der Jahrgänge 1916— . . . .

Engländer, O.:
Theorie des Güterverkehrs und der Frachtsätze.
Jena 1924.

Fix, H.: Grenzen der Anwendbarkeit der Werttarifierung im Eisenbahngütertarif.
Aus der Zeitschrift «Maschinenbau», Band 9, Heft 9, 1930.

Grimm, R.:
Eisenbahn und Auto.
Bern 1926.

Herrmann:
Eisenbahntarifwesen.
In: Handwörterbuch der Staatswissenschaften, 3. Auflage, 1909. III. Band, S. 884 f.

Hess, E.:
Grundlagen und Aufbau der Tarife der Schweizerischen Bundesbahnen.
In: Schweizerische Eisenbahnzeitung, No. 31 und 32/1917.

Hess, E.:
Taxzuschläge und Tarifabbau im Güterverkehr.
In: S.B.B.-Nachrichtenblatt 1924, S. 4. f.

Hürbin, A.:
Verzeichnis der Einrechnungstaxen (Streckentaxen der schweizerischen Eisenbahnen) für die schweizerischen Ausnahmetarife No. 14, 18, 19 und 20 nebst einer Zusammenstellung der Taxgrundlagen der übrigen allgemeinen schweizerischen Ausnahmetarife.

Jahresbericht des leitenden Ausschusses des schweizerischen Bauernsekretariates.

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr (I. Ue. G.) vom 23. Oktober 1924.
Bern 1928.

Landmann, J.:
Die schweizerische Volkswirtschaft.
Aus: Volkswirtschaft, Arbeitsrecht und Sozialversicherung der Schweiz.
Einsiedeln 1925.

Launhardt, W.:
Theorie der Tarifbildung der Eisenbahnen.
Berlin 1879.

Lehmann:
Die Beteiligung der Wasserstrasse des Rheins am Güterverkehr.
In: Archiv für Eisenbahnwesen 1886, S. 188. f.

v. d. Leyen, A.:
Eisenbahnen.
In: Handwörterbuch der Staatswissenschaften, 4. Auflage 1926. 3. Band, S. 560. f.

Medsiblotzki, J.:
Die Konkurrenzfähigkeit des Lastwagens gegenüber der Eisenbahn unter spezieller Berücksichtigung der schweizerischen Verhältnisse.
Diss. Zürich 1929.

Meier, R.: Eisenindustrie.
Artikel im Handwörterbuch der schweizerischen Volkswirtschaft. I. Band, S. 889. f.

Meister, E.:
Kompendium über das Eisenbahnwesen der Schweiz.
Aarau 1924.

Paillard, A.:
Les tarifs de chemins de fer en matière de marchandises.
Diss. Lausanne 1929.

Pauer, A.:
Lehrbuch des Eisenbahntarifwesens mit besonderer Berücksichtigung des Tarifwesens der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen.
Wien 1900.

Philippovich, E.:
Grundriss der politischen Oekonomie.
II. Band, 2. Teil.
4. Buch: Die Organisation und Politik der Verkehrsanstalten.

Protokolle der Kommerziellen Konferenzen des schweizerischen Eisenbahnverbandes.
(1902—1909).

Protokolle der Kommerziellen Konferenzen der schweizerischen Transportanstalten und der Verkehrsinteressenten.
(seit 1910).

Rank, E.:
Grundsätze für den Abschluss von Eisenbahntarifkartellen.
Wien 1890.

Rank, E.:
Das Eisenbahntarifwesen in seiner Bedeutung für Volkswirtschaft und Verwaltung.
Wien 1895.

Rank, E.:
Die Eisenbahntariftechnik.
Wien 1902.

Riniker, H.:
Entstehung und volkswirtschaftliche Bedeutung der Schweizerischen Eisenbahnverbände.
Diss. Zürich 1930.

Rosenthal, C. A.:
Die Gütertarifpolitik der Eisenbahnen in Deutschland und in der Schweiz.
Jena 1914.

Sax, E.:
Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft.
2. Auflage. Berlin 1918.

Schrafl, A.:
Beziehungen zwischen Eisenbahn und Automobil.
Referat an der 6. gemeinsamen Sitzung der Kreiseisenbahnräte.
Bern, 30. November 1926.
Bern 1926.

Schultz, B.:
Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Eisenbahnen.
Eine Studie zur Systemfrage.
Jena 1922.

Schweizerische Eisenbahnstatistik.
Herausgegeben vom Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement.

Schweizerische Handelsstatistik. Jahresberichte.
Herausgegeben von der Eidgenössischen Oberzolldirektion.

Schweizerische Speditions- und Tarifzeitung.
(Zollanzeiger)
Zürich.

Seidler, E. und Freud, A.:
Eisenbahntarife in ihren Beziehungen zur Handelspolitik.
Leipzig 1904.

Spiess, W.:
Tarif, eine enzyklopädische Studie.
Berlin 1931.

Statistik des Warenverkehrs der Schweiz mit dem Auslande.
Herausgegeben von der Eidgenössischen Oberzolldirektion.

Statistische Erhebungen und Schätzungen auf dem Gebiete der Landwirtschaft.
Bearbeitet vom schweizerischen Bauernsekretariate.

Statistische Tabellen.
Beilage zum Bericht der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen über die Geschäftsführung des Jahres (seit 1901).

Statistisches Jahrbuch des Kantons Basel-Stadt.
Herausgegeben vom Statistischen Amte des Kantons Basel-Stadt (seit 1920).

Statistisches Jahrbuch der Schweiz.
Herausgegeben vom Eidgenössischen Statistischen Amt.

Die Tarifsysteme und Tarifgrundlagen für den Güterverkehr auf den schweizerischen Eisenbahnen.
Herausgegeben vom Schweizerischen Post- und Eisenbahndepartement.
September 1915.

Transport-Reglement der Schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen.
vom 1. Januar 1894.
Neudruck vom 1. Oktober 1924.

Ulrich, F.:
Das Eisenbahntarifwesen im allgemeinen und nach seiner besonderen Entwicklung in Deutschland, Oesterreich-Ungarn, der Schweiz, Italien, Frankreich, Belgien, den Niederlanden und England.
Berlin und Leipzig 1886.

Untersuchungen betreffend die Rentabilität der schweizerischen Landwirtschaft.
Bericht des Bauernsekretariates an das Eidgenössische Volkswirtschaftsdepartement.

Die Verschleisspanne im Milchhandel der Schweiz.
Veröffentlichung No. 1 der Preisbildungskommission des Eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartements.
Beilage zum schweizerischen Handelsamtsblatt. September 1927.

Vogt, J.:
Wandlungen im deutschen Eisenbahnwesen.
In: Strukturwandlungen der deutschen Volkswirtschaft. 2. Band. S. 150 f.
2. Auflage. Berlin 1929.

Wagner, A.:
Das Eisenbahnwesen als Glied des Verkehrswesens, insbesondere die Staatsbahnen.
Leipzig und Heidelberg 1877.

Was bietet die Rheinschiffahrt der Schweiz?
Eine Antwort auf diese Frage durch die Reedereivereinigung Basel.
Basel 1930.

Wehrmann, L.:
Die Verwaltung der Eisenbahnen.
Die Verwaltungstätigkeit der Preussischen Staatsbahn in der Gesetzgebung, der Aufsicht und dem Betriebe unter Vergleich mit anderen Eisenbahnen.
Berlin 1913.

Weichs-Glon, F.:
Das finanzielle und soziale Wesen der modernen Verkehrsmittel.
Tübingen 1894.

Weissenbach, P.:
Das Eisenbahnwesen der Schweiz.
Zürich 1914.

Weissenbach, P.:
Differentialtarife.
In: Handwörterbuch der schweizerischen Volkswirtschaft. Band I, S. 782 f.

Weissenbach, P.:
Tarifwesen der Eisenbahnen.
In: Handwörterbuch der schweizerischen Volkswirtschaft, Band III, S. 848 f.

Welti, A.:
25 Jahre Schweizerische Bundesbahnen 1902—1927. Denkschrift.
Zürich 1927.

**Wirminghaus, A.:**
Die handelspolitische Bedeutung des Eisenbahntarifwesens.
In: Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik, Jena 1918.
III. Folge, Band 56.

Zeitschrift für Verkehrswissenschaft.
Herausgegeben vom Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln.

Zementerzeugung und Zementhandel in der Schweiz.
Veröffentlichung No. 4 der Preisbildungskommission des Eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartements.
Bern 1929.

Zusammenstellung der Rückvergütungen und Ausnahmefrachtsätze der Schweizerischen Eisenbahnen.
Abgeschlossen 1. Februar 1905.

# 1. Teil.

## Die theoretische Einordnung der Ausnahmetarife in das Tarifsystem.

---

### 1. Kapitel.

#### Der Begriff: Ausnahmetarif.

Ueber den Begriff des Ausnahmetarifs herrscht in den verschiedenen Theorien keine Einigkeit. Auch wird die Abgrenzung: Normal-, Spezial-, Differentialtarif usw. nicht überall auf die gleiche Weise vorgenommen. Die Unterschiede sind teils tatsächlich, d. h. sie sind in dem der Theorie zu Grunde liegenden Tarifsystem gewöhnlich eines Landes vorhanden, oder aber sie sind rein dogmatisch aus der Ganzheit des Lehrgebäudes eines Verfassers herausgegangen. So wird auf der einen Seite eine solche tarifarische Festsetzung als Ausnahmetarif bezeichnet, die in Wirklichkeit nichts anderes ist, als eine Ergänzung der Normaltarifklassen. Auf der andern Seite aber versteht man unter dem Begriff Ausnahmetarif nur solche Tarife, welche als Merkmal die zeitliche oder örtliche Begrenzung tragen. Es ist nicht das Ziel dieser Arbeit, sich mit diesen einzelnen Theorien ausführlich auseinander zu setzen oder gar den unfruchtbaren Streit über Differentialtarife und differentielle Tarifbildung, wie er zu den Zeiten des Privatbahnbetriebes in jeder verkehrswirtschaftlichen Abhandlung ausgefochten und von berühmten Staatsmännern sogar in die Parlamente getragen worden ist, wieder aufzugreifen. Zum Verständnis der Bedeutung der Ausnahmetarife bedarf es aber einer eindeutig klaren Begriffsfestsetzung; diese muss im Hinblick auf eine Theorie erfolgen, die heute den grössten Anspruch auf logische Verknüpfung mit den bestehenden Tarifsystemen hat. Die privatwirtschaftliche Tarifgestaltung soll dabei ausser acht gelassen und nur dort, wo Vergleiche mit ihr Erkenntnisse schaffen, herangezogen werden. Der Titel der Arbeit gibt ja auch den Rahmen zur Behandlung der ganzen Tariffrage innerhalb der Gemeinwirtschaft.

Es sollen im Einzelnen kurz die Theorien über die Ausnahmetarife, wie sie in den Jahren seit etwa 1890 aufgestellt worden sind, behandelt werden. Daraus wird alsdann der Begriff herausgearbeitet, der für die vorliegende konkrete Untersuchung im Hinblick auf das schweizerische Tarifsystem Gültigkeit und Richtigkeit beanspruchen darf.

Ulrich bezeichnet die Ausnahmetarife als formelle Differentialtarife im engeren Sinne[1]). Formell, das heisst: die Verwaltung hat die Absicht von den regelmässigen bezw. bereits bestehenden Frachtsätzen eine Abweichung, eine Ausnahme zu schaffen. Im Gegensatz dazu eine materiell-differentielle Tarifbildung: sie besteht ohne darauf gerichtete Absicht lediglich durch das Nebeneinander mehrerer in der Tariffestsetzung autonomer Eisenbahnverwaltungen. Bei einer solchen Begriffsbestimmung fallen aber auch Staffeltarife unter formelle Differentialtarife. Diese unterscheiden sich jedoch von den Ausnahmetarifen: Sie gewähren Ermässigungen für alle Artikel und alle Verkehrsbeziehungen in gleicher Weise, sobald auf eine bestimmte Entfernung transportiert wird; die Ausnahmetarife dagegen gewähren Frachtermässigungen nur für einzelne Artikel oder für einzelne Verkehrsbeziehungen in ungleicher Weise und von Fall zu Fall dort, wo sich ein Bedürfnis zeigt.

Die Einordnung der Ausnahmetarife durch Ulrich entstammt einer Zeit der hauptsächlich privatwirtschaftlichen Tarifbildung. Sie ist im Vergleich zu den heute massgebenden Auffassungen über die Ausnahmetarife in dieser Form kaum mehr haltbar. Denn es wird nicht der wesentliche Unterschied der Ausnahme- im Gegensatz zu den übrigen Tarifen herausgearbeitet, sondern Ulrichs Theorie versucht diese Tarifart in eine Diskussion über differentielle Tarifbildung einzuordnen. Er geht somit vom rein tariftechnischen Standpunkt aus, währenddem für uns eine Unterscheidung der Ausnahmetarife von den übrigen Tarifen vom wirtschatflichen Standpunkt aus gesucht werden muss.

Auch Sax[2]) verweist darauf, dass die Ausnahmetarife begrifflich mit den Differentialtarifen verwandt seien. Im Aufbau komme aber doch eine gewisse Verschiedenheit in Betracht. Wesentlich wichtiger erachtet Sax den Unterschied zwischen Normaltarif und Ausnahmetarif: «Der Ausnahmetarif soll

1). Den wirtschaftlichen Verhältnissen eines beschränkten Gebietes entsprechen, auch wenn diese Verhältnisse «dauernde» sind, während der Normaltarif für das ganze Gebiet des Tarifsystems ohne Einschränkung gilt, oder

2). Umständen, von beschränkter Dauer Rechnung tragen, auch wenn diese sich allgemein über das ganze Tarifgebiet erstrecken».

Auf diesen Unterschied zwischen Normal- und Ausnahmetarif stellt auch Rosenthal[3]) ab. Währenddem die Güterklassifikation mit dem Normaltaxschema die Grundmauer jeder Tarifbildung ist, sind die Ausnahmetarife mit ihren Anwendungsbedingungen «der Flugsand der veränderlichen Bestandteile». Rosenthal teilt im weiteren die Unterscheidungsmerkmale zwi-

---

[1]) Ulrich, Eisenbahntarifwesen S. 79 ff.
[2]) Sax. Verkehrsmittel. III. Bd. S. 343 ff.
[3]) Rosenthal, Gütertarifpolitik. S. 96 und 126.

schen Normaltarif und Ausnahmetarif, die Sax aufstellt. Auch er sieht hier die grosse Bedeutung der Ausnahmetarife gegenüber dem Normaltarif ganz im Gegensatz zu Ulrich.

Der Oesterreicher Pauer[4]) grenzt den Begriff wie folgt ab:

«Die für besonders bestimmte Güter zur Aufstellung gelangenden Ausnahmetarife unterscheiden sich von den allgemeinen Tarifen dadurch, dass letztere für alle in die einzelnen Klassen des Tarifschemas eingereihten Artikel und für alle innerhalb eines Bahnnetzes gelegenen Stationen gleichmässig Geltung haben, während die Ausnahmetarife nur für einzelne oder für eine Gruppe von Artikeln und für bestimmte Verkehrsbeziehungen Anwendung finden. Die Ausnahmetarife werden teils aus volkswirtschaftlichen Gründen zur Unterstützung der Industrie, Ausnützung von Konjunkturen, teils aus bahnfiskalischen Erwägungen, insbesondere aus Konkurrenzrücksichten erstellt. Es handelt sich hiebei zumeist um besonders billige Beförderung von Massenartikeln (Steine, Erze, Kohlen etc.) auf weitere Entfernungen, wozu die allgemeinen Tarife ihrer Höhe wegen nicht verwendbar sind».

Auch diese Begriffsbestimmung reicht nicht an diejenige von Sax und Rosenthal heran. Und doch sind gerade heute eine ganze Menge von Ausnahmetarifen unter diesem Gesichtspunkt aufgestellt. Es sei hier nur an die Notstandstarife, wie sie bei Missernten, Ueberschwemmungen usw. der Landwirtschaft gewährt werden, erinnert.

Rosenthal will unter Notstandstarifen im weiteren Sinne einfach eine Tarifmassnahme verstehen, die sich an eine ihrer Natur nach wechselnde Konjunkturerscheinung anpasst[5]). Von einem Notstand kann somit nicht gesprochen werden. Notstandstarife im engeren Sinne aber sind solche, die unter den oben angegebenen Umständen zur Geltung gelangen. Sie sind meist äusserlich schon daran kenntlich, dass die im allgemeinen angewandten Tarifsätze — mag es sich nun um Klassen des Normaltarifs oder der Ausnahmetarife handeln — um einen bestimmten Prozentsatz gekürzt werden[6]).

Sax hatte bei seiner Begriffsfestsetzung unter Punkt 2 gerade diese Notstandstarife im Auge. Denn sie gelten gewöhnlich für ein ganzes Verkehrsgebiet, sind aber auf die Dauer des Notstandes befristet; sie stehen ausserhalb aller Beziehung zur Betriebsökonomie. Auch er betont, dass hier meist eine bedeutende Ermässigung der Normalsätze in prozentualer Form stattfinde[7]).

Eine ganz andere Scheidung zwischen Normal- und Ausnahmetarif nimmt Herrmann vor[8]). Er versteht unter einem Normaltarif den auf dem allgemeinen Tarifschema einer Eisenbahn gebildeten Tarif, der auf den all-

---

[4]) Pauer, Lehrbuch des Eisenbahntarifwesens. S. 110 ff.
[5]) vgl. Rosenthal, a.a.O. S. 126 ff.
[6]) z. B. schweizerischer Notstandstarif 1911, vgl. II. Teil dieser Arbeit.
[7]) vgl. Sax, a.a.O. III. Band, S. 343 ff.
[8]) vgl. Herrmann, Eisenbahntarifwesen. Handwörterbuch der Staatswissenschaften 3. Aufl. III. Bd. S. 884.

gemein festgesetzten Einheitssätzen beruht. Ausnahmetarife (unregelmässig gebildete Tarife) aber sind solche, die von dieser Norm abweichen. Dies hat zur Folge, dass der Rahmen für den Ausnahmetarif besonders gross wird. Herrmann bleibt bei dieser rein formalen Unterscheidung und verzichtet auf eine materielle Abgrenzung etwa im Sinne von Sax. Dies wird durch eine weitere Ausführung deutlicher: Er unterscheidet allgemein gültige Ausnahmetarife (das sind in allen Verkehrsbeziehungen und ohne örtliche Einschränkung anwendbare Tarife) und örtlich gebundene Ausnahmetarife (sie gelten nur für bestimmte Verkehrsbeziehungen). Im Hinblick auf die übrigen Theorien und auf das schweizerische Tarifsystem scheint diese rein formale Abgrenzung der Ausnahmetarife auf der einen Seite auch zweckmässig zu sein. Andererseits aber muss sie durch eine materielle Begriffsfestsetzung ergänzt werden.

Den Ausführungen von Herrmann schliesst sich auch von Beckerath an[9]). Er betont aber, dass er seinen Begriff in Anlehnung an das deutsche Gütertarifsystem aufgestellt habe. Und so führt er auch weiter aus:

«Der Charakter der allgemein gültigen Ausnahmetarife äussert sich darin, dass ihre ausgerechneten Frachtsätze in die «Kilometer-Tariftabelle» des deutschen Gütertarifs aufgenommen worden sind».

Trotz der ursprünglichen Abstammung des schweizerischen Gütertarifs vom deutschen Reformtarif kann diese Abgrenzung für das heutige System nicht übernommen werden. Denn die Entwicklung des Tarifwesens ist in Deutschland und in der Schweiz auf verschiedenen Wegen vorwärts gegangen.

Die genau gleiche Begriffsbestimmung nimmt Philippovich[10]) vor: Normaltarife beruhen auf dem allgemeinen Tarifschema der Bahn, sie sind auf Grund der allgemein festgesetzten Einheitssätze gebildet. Die Ausnahmetarife dagegen weichen von dieser Regel ab. Später definiert er seinen Begriff genauer:

«Die Ausnahmetarife sind generell bestimmte Ermässigungen, die entweder in der Einreihung eines Gutes in eine andere und zwar niedrigere Klasse als jene der allgemeinen Klassifikation (sog. Deklassifikation) beruhen oder in der Herabsetzung der für den betreffenden Artikel auf Grund der allgemeinen Güterklassifikation oder der Deklassifikation entfallenden Fracht».

Eine Deklassifikation stimmt mit dem Begriff des Ausnahmetarifs keineswegs überein; sie kann durchaus im Rahmen des Normaltarifs erfolgen. Ferner: Die Folge eines jeden Ausnahmetarifs ist die Frachtherabsetzung für den Kunden der Bahn. Aber auch der Spezialtarif gewährt den allgemeinen Klassen gegenüber eine solche Verbilligung. Wenn daher ein Be-

---

[9]) vgl. Beckerath, Die Seehafenpolitik der deutschen Eisenbahnen und die Rohstoffversorgung. Tariftechnische Einführung. S. 4.

[10]) vgl. Philippovich, Grundriss der politischen Oekonomie, 2. Band, II. Teil, S. 44 und S. 53.

griff herausarbeitet wird, der für das schweizerische Tarifsystem Geltung beanspruchen darf, so kann von der Definition von Philippovich nichts übernommen werden.

Eine ganz eigenartige Abgrenzung der Ausnahmetarife nehmen Seidler und Freud[11]) vor. Sie stellen fest, dass eine grosse Zahl von Tarifen bezw. Frachtsätzen besteht, welche nur für namentlich angeführte Güter Geltung haben. Und diese Erscheinung erkläre sich daraus, dass die Klassifikation — vermöge der Zusammenfassung verschiedener Artikel in eine Gruppe — eine schematische Behandlung bedinge und die vielfach erforderliche Individualisierung ausschliesse. Tariffestsetzungen von der letzterwähnten Art bezeichnen sie als Ausnahmetarife. Und ein solcher Ausnahmetarif kann bestehen :

1). in der Einreihung eines Gutes in eine andere, und zwar niedrigere Klasse, als in jene der allgemeinen Klassifikation (Deklassifikation) ;
2). in der Herabsetzung der für den betreffenden Artikel auf Grund der allgemeinen Güterklassifikation entfallenden Fracht ;
3). in der Herabsetzung der für den betreffenden Artikel auf Grund der Deklassifikation entfallenden Fracht.

Wenn Seidler und Freud schliesslich auch noch darauf aufmerksam machen, dass die Ausnahmetarife teils allgemein gelten, teils nur für bestimmte Stationen, so bringen sie mit dieser formalen Abgrenzung keine neue Auffassung in die Diskussion. Ueber die Brauchbarkeit ihres Begriffs für die Arbeit ist daher das Gleiche zu sagen, wie zu den Ausführungen von Philippovich.

Will man aus all diesen Theorien einen Begriff bestimmen, der mit Hinsicht auf das schweizerische Tarifsystem Richtigkeit und Verbundenheit beanspruchen kann, so muss vor allem folgendes festgestellt werden : Es muss zwischen formellen und materiellen Ausnahmetarifen unterschieden werden. Und diese Unterscheidung kann nicht vom Tariffachmann oder vom Gesetzgeber aus allein gesehen werden, sondern hauptsächlich auch vom Standpunkt des Kunden der Bahn. Denn stellt man sich nur auf den ersten Standpunkt, so kommt man wohl zu einer formaljuristisch richtigen und unanfechtbaren Abgrenzung, über welche die praktische Tarifgestaltung jedoch gleichsam mit einem Federstrich hinweggeht. —

1). Formelle Ausnahmetarife. (Ausnahmetarife im weiteren Sinne). Es sind diejenigen Tarife, in denen die Frachtsätze nicht auf Grund der gesetzlich vorgeschriebenen Höchsttaxen gebildet, sondern durchwegs niedriger angesetzt werden. Denn es ist eine Eigentümlichkeit der schweizerischen Tarife, dass die jeweiligen Normaltaxschemata immer auf den gesetzlich erlaubten Höchstansätzen aufgebaut sind. Diese Begriffsfestsetzung kommt derjenigen von Herrmann am nächsten. Die Abgrenzung der

[11]) vgl. Seidler und Freud, Die Eisenbahntarife in ihren Beziehungen zur Handelspolitik. S. 23 ff.

Ausnahmetarife wird hier somit in rechtlich-formaler Beziehung, ohne Rücksicht auf Gültigkeitsdauer oder Anwendungsbereich der Tarifmassnahme, getroffen. Es wird unten zu zeigen sein, dass diese Abgrenzung zur Einordnung der schweizerischen Ausnahmetarife unbedingt notwendig ist.

2). Materielle Ausnahmetarife. (Ausnahmetarife im engeren Sinne). Sie schaffen für einzelne Relationen, für einzelne Stationsverbindungen oder auch für gewisse begrenzte Zeitabschnitte Frachtsätze, die von denen des Normaltarifs abweichen. Mit anderen Worten : Sie tragen den wirtschaftlichen Verhältnissen eines bestimmten einzelnen Verkehrsgebietes oder den Umständen einer bestimmten Zeit Rechnung. Hier ist der Anschluss mit der Begriffsfestsetzung von Sax und Rosenthal hergestellt. Ein materieller Ausnahmetarif ist zugleich auch immer ein formeller, nicht aber umgekehrt. Dieses Verhältnis soll auch mit den Termini : Ausnahmetarife im weiteren und Ausnahmetarife im engeren Sinne betont werden.

Unter einem Tarif wird zugleich nicht nur «ein veröffentlichtes Verzeichnis der Preise für wiederholte oder wiederholbare Leistungen von vertretbaren Diensten oder Werken»[12]) verstanden, sondern diesem Begriff wird auch jede einzelne Taxe, dem Begriff Ausnahmetarif insbesondere auch jede einzelne Ausnahmetaxe und Rückvergütung subsumiert, welche auf die oben angegebenen beiden Wege gebildet wurde. — Auch diese Voraussetzung ist unbedingt notwendig zur richtigen Einordnung der grossen Anzahl von Ausnahmetaxen innerhalb des schweizerischen Tarifsystems. Es liegt nahe, dass diese Ausnahmetaxen mit dem Gebot der Einfachheit, das von jedem Theoretiker als Grundlage und Bedingung eines Tarifs aufgestellt wird, nicht zu vereinbaren sind[13]). Zweck dieser Arbeit ist es jedoch nicht, an einer Tarifgestaltung Kritik zu üben, sondern zu versuchen, auch diese Ausnahmetaxen in ein Gebilde einzuordnen. Und dies kann nur durch die oben angegebenen Voraussetzungen geschehen.

## 2. Kapitel.

### Die Aufgaben der Ausnahmetarife.

Die Eisenbahnen werden allgemein nach kaufmännischen Grundsätzen betrieben. Ihre Stellung als Privatbahnen oder aber als Staatsbahnen (selbständige öffentlich-rechtliche Anstalt oder Unternehmung) bedingt eine solche Geschäftsführung. Ist dieser Grundsatz auch nicht überall gesetzlich verankert, so weist doch die tatsächliche Tarifgestaltung und Finanzierung der Bahnen durchwegs darauf hin. Für die Schweizerischen Bundesbahnen ist diese Vorschrift gesetzlich festgelegt[14]) :

---

[12]) vgl. Spiess, Tarif. S. 7.
[13]) vgl. Sax. a.a.O. II. Auflage, III. Band. S. 74 f.
[14]) vgl. Bundesgesetz betr. die Organisation und Verwaltung der Schweizerischen Bundesbahnen vom 1. Februar 1923. Art. 1, Absatz 1.

«Die vom Bunde erworbenen und die von ihm gebauten Eisenbahnen werden unter Wahrung der Interessen der nationalen Volkswirtschaft nach kaufmännischen Grundsätzen verwaltet und betrieben».

Hier liegt der eine Ausgangspunkt für die Darstellung der Aufgaben der Ausnahmetarife. Denn gerade sie helfen ja in weitgehendem Masse, dass diese Gesetzesvorschrift in die Praxis umgesetzt werden kann. Diese Aufgabe wird als die betriebsökonomische bezeichnet.

Ein Tarifsystem hat immer Härten, da es die Güter in einige wenige Klassen zusammenfassen muss. Tut es dies nicht, so wird es unübersichtlich und für eine rasche und zweckmässige Abfertigung der einzelnen Sendungen unbrauchbar. Umgekehrt aber erfolgt eine solche Einteilung zu einem ganz genau bestimmten Zeitpunkt und auf Grund der Wirtschaftslage eben zu diesem Zeitpunkt. Sehr oft müssen die Normaltarifklassen schon dann durch Ausnahmetarife ergänzt werden. Diese im Tarifbau festgehaltene einmalige Wirtschaftslage wird aber auch bald durch die Entwicklung weitgehend verändert. Dies gilt insbesondere für die Jahre seit Bestehen der Eisenbahnen überhaupt. Auch hier muss dann der Ausnahmetarif wieder eingreifen und den «wirtschaftlichen Besonderheiten»[15]) Rechnung tragen. Darin aber liegt die volkswirtschaftliche Aufgabe der Ausnahmetarife.

Währenddem die Normaltaxschemata gewöhnlich nur auf dem Wege der Gesetzgebung geändert werden können, werden Ausnahmetarife durch reinen Verwaltungsbeschluss eingeführt und aufgehoben. Allerdings geht einer solchen Massnahme im allgemeinen eine Beratung in den wirtschaftlichen Beiräten der Eisenbahnen voraus. Trotzdem sind und bleiben die Ausnahmetarife bewegliche Bestandteile der Tarifsysteme und können volkswirtschaftlich und betriebsökonomisch die bedeutendsten Wirkungen ausüben.

Eines muss vor allem festgestellt werden : In den folgenden Aufgaben, die von den einzelnen Theoretikern an die Ausnahmetarife gestellt werden, gehen betriebsökonomische und volkswirtschaftliche Forderungen oft durcheinander. Und in der Tat ist es auch schwierig, sie auseinander zu halten. Ob die Aufgabe eines Ausnahmetarifs erfüllt sei, zeigt sich in seinen Wirkungen ; hier kommt es nicht selten vor, dass eine betriebsökonomische Gestaltung eines Tarifs eine eminent volkswirtschaftliche Wirkung hat, oder aber, dass ein aus volkswirtschaftlichen Argumenten eingeführter Ausnahmetarif zugleich betriebsökonomisch äusserst fruchtbar sein kann[16]).

Die mannigfaltigen Aufgaben, die den Ausnahmetarifen gestellt werden und die von ihnen zu erzielenden Wirkungen werden im Folgenden kurz dargestellt. Wenn dabei an den Forderungen der einzelnen Schriftsteller Kritik geübt wird, so geschieht das auf der Grundlage des schweizerischen Tarifsystems. Denn auch hier wieder handelt es sich nicht um eine generelle

---

[15]) vgl. Beckerath, a.a.O. S. 3.
[16]) vgl. dazu die Ausführungen zum Ausnahmetarif 25.

Feststellung des Aufgabenkreises der Ausnahmetarife, sondern um eine ganz spezielle, die durch die schweizerische Wirtschaftsverfassung und die Tarifgestaltung bedingt ist.

Es wird von verschiedenen Theorien her ein enger Zusammenhang zwischen Handels- und Tarifpolitik innerhalb einer einheitlichen Staatspolitik gesehen. Und dies aus folgendem Grunde : für den Konsumenten oder für den Produzenten bedeuten Zoll und Fracht in ihrer Kostenberechnung einen sehr ähnlichen Bestandteil. Rein tatsächlich aber sind sie etwas ganz anderes. Der Zoll als eine Gebühr, die nach Wert und Quantität der Waren für den Grenzübertritt von einem Hoheitsgebiet ins andere gefordert wird, steht der Fracht gegenüber, die als eine Entschädigung für Transportleistungen anzusehen ist.

In einer Handelspolitik, die durch das Schutzzollsystem gekennzeichnet ist, ist es verständlich, dass nach allen Massnahmen gegriffen wird, die dieses System unterstützen könnten. In Parlamenten ist daher auch schon frühzeitig eine Uebereinstimmung zwischen Handels- und Tarifpolitik gefordert worden. Seidler und Freud gehen sogar so weit, dass eine innige Kooperation der Tarif- mit der Zollpolitik gefordert wird. Sie tadeln die Systemlosigkeit des Tarifwesens in handelspolitischer Beziehung und verlangen eine weitgehende Spezialisierung und Individualisierung der Güterklassifikationen. Damit soll dann die Aufgabe der Zollpolitik direkt unterstützt werden[17]). Sie wollen also den Zweck des Schutzsystems mit andern Mitteln als nur mit Zöllen erreichen ; dazu scheinen ihnen die Ausnahmetarife ein besonders geeignetes Werkzeug zu sein. Dieser Auffassung steht Ulrich[18]) streng gegenüber :

«Andererseits würde es aber falsch sein, einer gemeinwirtschaftlichen Tarifgestaltung positive Aufgaben zu stellen, welche andern gemeinwirtschaftlichen Verwaltungsgebieten angehören, z. B. die Aufgabe, die Tarife so zu gestalten, dass sie als Schutzzoll wirken, wie dies bisweilen verlangt worden ist».

Auch Wirminghaus[19]) betont, dass sich zwar die Eisenbahnpolitik ihres Zusammenhanges mit der Zollpolitik bewusst sein muss, dass es sich aber nie darum handeln könne, Zollwirkungen durch Frachten zu erreichen. Die moderne Eisenbahnpolitik nimmt eben neben der Handelspolitik eine Sonderstellung als selbständiges Glied der Wirtschaftspolitik ein.

Sax[20]) stellt hauptsächlich folgende Aufgaben in den Vordergrund : Erleichterung der Ein- und Ausfuhr, Unterstützung bestimmter Industrien oder Oertlichkeiten nach allgemein gemeinwirtschaftlichen Gesichtspunk-

---

[17]) vgl. Seidler und Freud. a.a.O. S. 6.
[18]) vgl. Ulrich. a.a.O. S. 150.
[19]) vgl. Wirminghaus, Die handelspolitische Bedeutung des Eisenbahntarifwesens. In den Jahrbüchern für Nationalökonomie und Statistik 1918. III. Band. 3. Folge. 56. Band II, S. 513 ff.
[20]) vgl. Sax. a.a.O. II. Auflage Band III. S. 343 ff.

ten, Behebung von Notständen. Ulrich[21]) will Ausnahmetarife auch noch aus anderen Gründen eingeführt wissen: aus Konkurrenzrücksichten der Eisenbahn mit andern Verkehrsmitteln, aus dem Bestreben den Verkehr zu vermehren und anzuregen, den Verkehr in einer bestimmten Weise zu leiten oder endlich einen bestimmten Ort zu begünstigen (Seehafentarife). Seidler und Freud[22]) betonen mit Ulrich hauptsächlich auch eine Aufgabe, die durch den Ausnahmetarif übernommen werden kann: Wettbewerb verschiedener Produktionsgebiete nach einem bestimmten Absatzgebiet. Ihre Forderung nach Unterstützung der Zollpolitik im Einzelnen wurde schon früher behandelt und es hat sich dabei herausgestellt, dass zwar wohl die Eisenbahnpolitik im Sinne der Zollpolitik handeln muss, dass es sich aber nie darum handeln kann, dass Frachten die Aufgabe von Zöllen übernehmen. Blum[23]) führt eine interessante weitere Aufgabe hinzu: es sollen Ausnahmen zu Gunsten anderer Verkehrsmittel bewilligt werden; insbesondere soll die Binnenschiffahrt dort berücksichtigt werden, wo gemeinsames Arbeiten zwischen Wasser- und Schienenweg fruchtbar wirken wird. Pauer[24]) endlich mutet den Ausnahmetarifen noch die Aufgabe zu, die saisonmässigen Schwankungen des Verkehrs auszugleichen dadurch, dass in verkehrsarmen Zeiten Ausnahmetarife zur Behebung des Transportgeschäftes eingeführt werden.

Wie weit können nun diese verlangten Aufgaben alle von den Ausnahmetarifen erfüllt werden? Einen Fingerzeig zur Beantwortung dieser Frage gibt uns Beckerath[25]) in seiner Ausführung über die Wirkung der Frachtermässigung als künstliche Entfernungsverkürzung. Er sagt:

«Eine jede Frachtermässigung gegenüber der normalen Tarifbildung lässt sich als eine künstliche Entfernungsverkürzung auffassen, da sie in dieser Beziehung Abweichungen von dem allgemein gültigen Verhältnis in dem Fracht und Entfernung zu einander stehen, bewirkt: Die im Wege der Ausnahmetarifierung erreichte Annäherung zwischen zwei Punkten ist in der Wirkung die Ersetzung der geographischen durch eine neue «tarifarische» Entfernung».

Diese Erkenntnis und das Bewusstsein, dass die Eisenbahn betriebsökonomisch so disponieren muss, dass sie sich aus eigenen Mitteln erhalten kann, geben uns hier Richtlinien für eine Beurteilung.

Bei einer Handelspolitik, die mit dem Schutzzollsystem arbeitet, werden ganz sicher Erleichterung der Einfuhr von Rohstoffen und Halbfabrikaten und der Ausfuhr von Fabrikaten am Platze sein. Ebenfalls wird man eine Unterstützung bestimmter Industrien oder Oertlichkeiten nach allgemein gemeinwirtschaftlichen Gesichtspunkten bejahen müssen. Liegt doch gerade diese Massnahme in der Richtung des Listschen Erziehungszolles. In sehr

---

[21]) vgl. Ulrich. a.a.O. S. 79 ff.
[22]) vgl. Seidler und Freud. a.a.O. S. 23 ff.
[23]) vgl. Blum, Verkehr und Betrieb der Eisenbahnen. S. 119.
[24]) vgl. Pauer. a.a.O. S. 116.
[25]) vgl. Beckerath. a.a.O. S. 57.

starkem Masse gelten diese Ausführungen für die Schweiz. Der Import fast aller Rohstoffe und der Export vieler Industrieprodukte werden durch eine Tarifgestaltung im oben angegebenen Sinne wesentlich erleichtert. Zudem sind aber die schweizerischen Industrien nicht selten einer starken und äusserst wirkungsvollen ausländischen Konkurrenz ausgesetzt, so dass eine Bevorzugung der schweizerischen Produkte durch die Ausnahmetarife vom nationalwirtschaftlichen Standpunkt aus durchwegs am Platze ist. Aber auch Ausnahmetarife, die aus dem Wettbewerb mehrerer Produktionsgebiete um ein Absatzgebiet aufgestellt sind, erfüllen eine volkswirtschaftliche Aufgabe. Denn gewöhnlich wird dieses Absatzgebiet im Ausland liegen, so dass es hier also letzten Endes auf eine Begünstigung des Exportes ankommt. Die Lebensmöglichkeiten grosser Teile der schweizerischen Industrie und Landwirtschaft stehen und fallen mit dem Export ; die Tarifpolitik gestattet diesen Wirtschaftszweigen eine Ausfuhrprämie, die nicht selten das schweizerische Produkt in scharfen Wettbewerb zu dem ausländischen treten lässt.

Die wichtigste betriebsökonomische Aufgabe der Ausnahmetarife liegt in der Möglichkeit der Gestaltung eines Wettbewerbes zu anderen Bahnen oder zu anderen Verkehrsmitteln. Jeder Theoretiker sieht hier eine der wichtigsten Funktionen ; denn diese Verkehrsgewinnung oder -Heranziehung wird zunächst nur betriebsökonomisch bedeutsam. Durch die volle Ausnutzung der Bahnanlagen bis zur Grenze des Betriebsoptimums hin, kann eine Verkehrseinnahme, die nach der Deckung der Selbstkosten noch übrig bleibt, als Reineinnahme gebucht werden. Auch die Forderung der Zusammenarbeit der verschiedenen Verkehrsmittel, der Zuführung, Leitung und Heranziehung des Verkehrs — im konkreten Falle etwa Rheinschiffahrt und Schweizerische Bundesbahnen[26]) — ist in der Praxis weitgehend befolgt worden. Dass aber durch eine solche Kooperation der Kunde der Verkehrsanstalten unmittelbar den Vorteil der niederen Frachtsätze zu verspüren bekommt, beweisen wiederum Fälle aus der Praxis. Eine gesunde Konkurrenz der verschiedenen Verkehrsmittel, welche die gewaltigen investierten Kapitalien in den Transportanstalten zur maximalen Rendite anspornt, wird auch immer volkswirtschaftlich von eminenter Bedeutung sein. Denn durch das bewegliche Mittel der Ausnahmetarife werden die Frachtsätze sich stets den schwankenden Verhältnissen anpassen. Ob dagegen die Forderung des Ausgleichs der Saisonschwankungen angenommen werden darf, scheint fraglich zu sein. Denn auch Sax anerkennt[27]), dass fast jede tarifarische Massnahme, auch jede Frachtermässigung zu wirtschaftlichen Verschiebungen führe. Jede wirtschaftliche Stärkung, die der eine Wirtschafter hiervon erfährt, bedeute für den anderen, welcher mit ihm im Wettbewerb stehe, zugleich eine Schwächung seiner Stellung.

---

[26]) vgl. die Ausführungen über den Kohlentarif ab Basel.
[27]) vgl. Sax. a.a.O. Band III. S. 343.

Ein Ausnahmetarif, der aus betriebsökonomischen oder volkswirtschaftlichen Gründen gewährt worden ist, darf seiner Zweckbestimmung nicht entfremdet werden. Denn würde das geschehen, so könnte die Bahn weder die betriebsökonomischen noch die volkswirtschaftlichen Folgen mehr voraussehen und berechnen, und hätte somit keine Anhaltspunkte über die Wirkung der gewährten Taxermässigung mehr. Durch Missbrauch von Ausnahmetarifen könnte die Wirkung derart werden, dass sie in jeder Beziehung schädlich wäre. Um dies zu verhindern gibt man jedem Ausnahmetarif gewöhnlich eine Anwendungsbedingung mit auf den Weg. Rosenthal hat zum ersten Mal diese Bedingungen zusammen gestellt und ihre theoretische und praktische Bedeutsamkeit nachgewiesen[28]). Er unterscheidet Anwendungsbedingungen wirtschaftlicher Natur (z. B. Anfuhr-, Abfuhr- und Ortsklausel) und solche technisch-wirtschaftlicher Natur (Herstellungsverfahren und Verwendungszweck).

Wir werden im Folgenden oft diese Anwendungsbedingungen zu Rate ziehen müssen, um zu verstehen, welche Wirkung für einen Ausnahmetarif beabsichtigt war und welche volkswirtschaftliche Bedeutung er in praxi erlangt hat.

## 3. Kapitel.

### Die Einordnung der Ausnahmetarife im schweizerischen Tarifsystem.

Bevor der Charakter der schweizerischen Ausnahmetarife und ihre Funktion im Tarifsystem dargestellt werden kann, bedarf es einer kurzen Zeichnung des Tarifaufbaues überhaupt. Dabei werden, wie überall in der folgenden Arbeit, die Verhältnisse seit Bestehen der Schweizerischen Bundesbahnen, seit dem Jahre 1901 betrachtet ; nur dort wird auf die Privatbahnära zurück gegriffen, wo die Entwicklung im Tarifwesen dies verlangt.

Der schweizerische Normaltarif in seiner heutigen Fassung ist aufgebaut auf dem gemischten System des deutschen Reformtarifs aus dem Jahre 1877. In Deutschland und in der Schweiz handelte es sich damals um die Herbeiführung einer formellen Tarifeinheit zwischen einer grossen Anzahl von Bahnen ; in der Schweiz war ein solches Vorgehen bei der Kleinheit des Wirtschaftsgebietes besonders notwendig. Dieser Reformtarif zerfiel in die folgenden Tarifklassen :[29])

Eilstückgut
Eilwagenladungsgut
Spezialtarif für Gold und Silberbarren und dgl.
Stückgut
Allgemeine Wagenladungsklasse $A_1$ bei Verladung von mindestens 5'000 kg

---

[28]) Rosenthal a.a.O. S. 137 ff.
[29]) vgl. Ulrich, a.a.O. S. 262.

Allgemeine Wagenladungsklasse B bei Verladung von mindestens 10'000 kg
Spezialtarif $A_2$ bei Verladung von mindestens 5'000 kg der Güter der Spezialtarife I—III
Spezialtarif I, « II, « III } bei Verladung von mindestens 10'000 kg

Deutlich sind in dieser Aufstellung Elemente des Wagenraum- und des Werttarifsystems vorhanden : Das erste System, das für die bessere Ausnützung des Wagenraums (Verbesserung des Verhältnisses : Nutzlast zu toter Last) verbilligte Taxen zur Verfügung stellt, zeigt sich in der Differenzierung Stückgut—Wagenladung oder Wagenladungen zu 5'000 kg — Wagenladungen zu 10'000 kg. Das Werttarifsystem aber kommt in der Aufstellung der allgemeinen Wagenladungsklasse und der drei Spezialtarife zum Ausdruck ; hier sind die Güter nach ihrem Wert eingereiht.

Im Jahre 1882 nahmen auch die schweizerischen Privatbahnen dieses Reformtarifsystem an, in der Absicht, die formelle Einheit der Tarife zu verwirklichen. Die materielle Einheit aber konnte erst bei der Schaffung der Schweizerischen Bundesbahnen durch Einführung von Taxgrundlagen, die für das ganze Gebiet der Schweiz galten, herbeigeführt werden. Die Klasseneinteilung des damaligen Tarifs, die übrigens heute noch unverändert besteht, gestaltete sich wie folgt[30]) :

Eilgutklasse
Stückgutklasse 1
« 2
Allgemeine Wagenladungsklasse A für 5'000 kg
« « « B « 10'000 kg
« Ib « 10'000 kg
Spezialtarif Ia für 5'000 kg
« IIa « 5'000 kg
« IIb « 10'000 kg
« IIIa « 5'000 kg
« IIIb « 10'000 kg

Sie zeigt, dass der deutsche Reformtarif nicht unverändert übernommen werden konnte. Es mussten vielmehr Aenderungen vorgenommen werden, die durch die besonderen schweizerischen Verhältnisse bedingt waren (z. B. Schaffung einer 2. Stückgutklasse, Teilung der Spezialtarife in je eine Klasse für 5'000 und 10'000 kg).

Dieser Tarifaufbau ist grundsätzlich auch von den Schweizerischen Bundesbahnen übernommen worden. Das «Rückkaufsgesetz» übertrug der Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft die Zuständigkeit,

---

[30]) vgl. Weissenbach, P. : Das Eisenbahnwesen der Schweiz. II. Teil, S. 32.

«die Gesetzgebung über die allgemeinen Grundsätze für die Tarifbildung»[31]) aufzustellen. Auf dieser Grundlage erschien im Jahre 1901 das «Tarifgesetz», welches für den Güterverkehr den gleichen Tarifaufbau vorschrieb. Für das Gebiet der Schweiz wurde damit auch endlich die materielle Tarifeinheit gegeben, indem das Gesetz Höchstsätze für die Taxgrundlagen festlegte[32]). Es ist eine Eigentümlichkeit der schweizerischen Tarife, dass sie seither immer auf der Grundlage dieser gesetzlich bewilligten Höchstsätze aufgebaut wurden. Laut Gesetz erfolgt die Tarifierung im allgemeinen nach Umfang und Gewicht der einzelnen Sendungen, wobei auf die Bedürfnisse von Industrie, Gewerbe, Handel und Landwirtschaft Rücksicht genommen wird. Nach ihrem Wert oder ihrer wirtschaftlichen Bedeutung werden die Güter durch eine Klassifikation in verschiedene Gruppen eingeteilt. Das Normaltaxschema stellt dann für jede Gruppe ein besonderes Taxschema zur Verfügung.

Die allgemeinen Tarifvorschriften und die Güterklassifikation[33]) enthalten die allgemeinen und besonderen Bestimmungen, nach denen die Transportgegenstände befördert und taxiert werden sollen. In einem kurzen V. Teil verweisen sie darauf, dass ihre Bestimmungen auch für die Ausnahmetarife gelten, sofern bei den letzteren nichts anderes bestimmt sei[34]). Es ist zum Verständnis der Anwendung der Ausnahmetarife unbedingt notwendig, dass wir auch die allgemeinen Vorschriften einer summarischen Behandlung unterziehen.

Die schweizerische Güterklassifikation teilt die Güter für die Beförderung in Wagenladungen ihrem Wert und ihrer wirtschaftlichen Bedeutung nach in drei Klassen ein : Spezialtarife I—III. Dabei enthält der Spezialtarif I im allgemeinen Fabrikate und Erzeugnisse, deren Wert die Einreihung in die allgemeine Wagenladungsklasse nicht rechtfertigt, ferner wertvolle Halbfabrikate und hochwertige Rohstoffe. Dem Spezialtarif II gehören Zwischenerzeugnisse und weniger wertvolle Halbfabrikate und Erzeugnisse, sowie wertvollere Rohmaterialien an. Der Spezialtarif III endlich umfasst einen Teil der land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnisse, die minderwertigen Rohmaterialien, die minderwertigen Abfälle, die Massengüter, ganz allgemein die geringwertigen Gegenstände. Solche Güter aber, die von der Güterklassifikation nicht genannt werden, sind der allgemeinen Wagenladungs-

---

[31]) Bundesgesetz betr. die Erwerbung und den Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes und die Organisation der Verwaltung der Schweizerischen Bundesbahnen. Vom 15. Oktober 1897. Art. 13, A, 3.

[32]) Bundesgesetz betr. das Tarifwesen der Schweizerischen Bundesbahnen vom 27. Juni 1901. Art. 13.

[33]) Allgemeine Tarifvorschriften und Güterklassifikation der schweizerischen Transportunternehmungen. Gültig vom 1. November 1925 an.

[34]) Diesem Kapitel wird als Anhang ein Verzeichnis der allgemeinen Ausnahmetarife, die seit Bestehen der Schweizerischen Bundesbahnen gültig waren, beigegeben.

klasse B zugeteilt. Als Stückgut tarifieren sämtliche Güter der Wagenladungsklasse B zu der Stückgutklasse 1, alle diejenigen der Spezialtarife zu der Stückgutklasse 2. Als Eilgut werden sämtliche Güter zu den doppelten Sätzen der höchsten Wagenladungs- bezw. Stückgutklasse abgefertigt[35]). Neben dieser Güterklassifikation bestehen aber in den allgemeinen Tarifvorschriften eine ganze Reihe von speziellen Vorschriften für bestimmte Transportartikel. So z. B. für explosionsgefährliche Gegenstände (soweit diese überhaupt durch das Transportreglement zur Beförderung zugelassen werden), für Säuren, Edelmetalle, Kunstgegenstände, Gegenstände von aussergewöhnlichem Umfang, frisches Fleisch, lebende Fische, Bienen, Privatgüterwagen usw. Diese Vorschriften zählen aber nicht zur Ausnahmetarifierung, sondern sind lediglich der Natur dieser genannten Güter so angepasst, dass ihre Tarifierung durch den Normaltarif bewerkstelligt werden kann[36]).

Der Aufbau der Ausnahmetarife unterscheidet sich grundsätzlich nicht von dem des Normaltarifs. — Auf Grund von Distanzanzeigern kann für die einzelnen Stationsverbindungen über die vorschriftsgemässe Instradierungsroute der Frachtsatz aus dem Normaltaxschema abgelesen werden, nachdem in der Güterklassifikation ermittelt wurde, welcher Klasse das Transportgut zugeteilt ist. Eine Ausnahme davon machen nur Taxen, die aus Konkurrenzrücksichten zugestanden werden müssen. Die einzelnen Frachtsätze sämtlicher Gütertarife der Schweiz sind aus zwei Elementen aufgebaut :

1). Aus einer Expeditions- oder Abfertigungsgebühr. Sie ist bei allen Tarifen in 3 Staffeln unterteilt. Im Tarifgesetz vom Jahre 1901 betrug sie für Transporte auf Distanzen von 1—20 km einen festen Betrag, nahm dann vom 21.—39. km zu und war vom 40. km an wieder konstant. In den heutigen Tarifen aber sind die Expeditionsgebühren für die 3 Zonen

1—30 Tarifkilometer
31—40 «
40 und mehr «

in einem Betrag festgesetzt, der für Wagenladungen in der 1. Zone am niedrigsten und in der 3. am höchsten ist ; für Stückgüter sind sie in allen Zonen konstant.

2). Aus einer Streckentaxe. Diese war ursprünglich für alle Tarifstrecken gleich gross. Im Jahre 1920 aber wurden auch diese Ansätze durchstaffelt : Die Streckentaxen sind nun auf weite Entfernungen pro Kilometer kleiner, als auf nahe. Der Staffeltarif ist eine Folge der Kriegszuschläge, die in der Zeit von 1917 bis 1920 viermal erhöht worden waren. Die Schweiz war damals für ihre Lebensmittelversorgung fast ausschliesslich auf den Zufahrts-

---

[35]) Ausgenommen allgemeine Eilgut-Ausnahmetarife. No. 1 (Bier), 2 (Pflanzen), 3 und 4 (Lebensmittel), 41 (Milch), 50 (landwirtschaftliche Produkte).

[36]) Diese Bestimmungen sind ebenfalls von den deutschen Tarifen übernommen. vgl. Deutscher Eisenbahngütertarif, Teil I, Abteilung B, vom 1. März 1930.

weg von Marseille, Cette und Bordeaux nach Genf angewiesen. Damit von diesem letzteren Grenzpunkt aus nach gewissen Landesteilen die Lebensmittel nicht auch noch mit unverhältnismässig hohen Schweizerfrachten belastet würden, stufte man die Kriegszuschläge mit zunehmender Entfernung ab[37]). Als dann im Jahre 1920 neue Taxgrundlagen aufgestellt wurden, behielt man den Staffeltarif grundsätzlich bei.

Die Taxgrundlagen des heutigen Normalgütertarifs gestalten sich seit dem 1. August 1929 wie folgt[38]):

### Grundlagen für den Tarif vom 1. August 1929.

Taxabbau für Wagenladungen der Autokonkurrenz wegen. Als Ausgangspunkt für die neuen Taxen wird die allgemeine Wagenladungsklasse B genommen. (100 kg auf 100 km = 200 Rp.).

#### 1. Das neue Taxschema.

| | Eilgut | Stückgut | | Wagenladungen | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | Allgem. Klassen | | Spezialtarife | | | | | |
| | | | | | | I | | II | | III | |
| | | 1 | 2 | A | B | a | b | a | b | a | b |
| | per 100 kg in Centimes | | | | | | | | | | |
| **I. Expeditionsgebühren** | | | | | | | | | | | |
| 1—30 km | 60 | 30 | 30 | 16 | 16 | 16 | 16 | 16 | 16 | 16 | 16 |
| 31—40 km | 60 | 30 | 30 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 |
| 41 km und mehr | 60 | 30 | 30 | 22 | 22 | 22 | 22 | 22 | 22 | 22 | 22 |
| **II. Streckentaxen** | | | | | | | | | | | |
| für jeden km von | | | | | | | | | | | |
| 1—100 km | 9,20 | 4,60 | 3,72 | 2,14 | 1,78 | 2,02 | 1,61 | 1,98 | 1,52 | 1,69 | 1,25 |
| 101—150 km | 6,90 | 3,45 | 2,77 | 2,14 | 1,78 | 2,02 | 1,61 | 1,98 | 1,52 | 1,69 | 1,25 |
| 151—200 km | 5,10 | 2,55 | 2,03 | 2,14 | 1,78 | 1,68 | 1,34 | 1,40 | 1,07 | 0,86 | 0,63 |
| 201—300 km | 2,72 | 1,36 | 1,08 | 1,46 | 1,21 | 1,14 | 0,91 | 0,95 | 0,73 | 0,59 | 0,43 |
| 301 km und mehr | 1,70 | 0,85 | 0,68 | 0,66 | 0,55 | 0,53 | 0,42 | 0,43 | 0,33 | 0,27 | 0,20 |

#### 2. Verhältnis der Taxen der Klasse B zu den Vorkriegstaxen.

(starke Verringerung der vertikalen Staffelung)

| | | |
|---|---|---|
| 1—100 km | = Vorkriegssätze | + 61% |
| 101—150 km | = « | + 61% |
| 151—200 km | = « | + 61% |
| 201—300 km | = « | + 10% |
| 301 km und mehr | = « | — 50% |

[37]) vgl. Hess, E.: Taxzuschläge und Tarifabbau im Güterverkehr. S.B.B. Nachrichtenblatt 1924. S. 4.

[38]) vgl. Protokoll der 35. Kommerziellen Konferenz 1929. S. 6 f.

**3. Verhältnis der horizontalen Staffelung.**

| | B | Ib | IIb | IIIb |
|---|---|---|---|---|
| 1—150 km | 100 | 90 | 85 | 70 |
| 150 km und mehr | 100 | 75 | 60 | 35 |

(Der Abstand zwischen den einzelnen Klassen wurde verringert und damit die Wirkung des Wertsystems gemildert.)

**4. Streckentaxen für 5 Tonnen.**

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| A | = | B | + | 20% |
| Ia | = | Ib | + | 25% |
| IIa | = | IIb | + | 30% |
| IIIa | = | IIIb | + | 35% |

Der Rahmen der Güterklassifikation und des Normaltaxschemas, der durch Bundesgesetz vorgezeichnet ist, ist aber für eine wirtschaftlich- und betriebsökonomisch zweckmässige Transportabwicklung zu eng. Auch bestehen keine Rohstofftarife und Tarife für besonders minderwertige Güter innerhalb des Normaltaxschemas, wie sie gerade in Deutschland beim Reformtarif eine sehr grosse Rolle spielten und auch im heutigen deutschen Tarifaufbau noch spielen. Die niedrigsten Sätze des Spezialtarifs IIIb sind im Vergleich zu den niedrigsten Sätzen deutscher Normaltarife noch erheblich höher[39]). Die Ausnahmetarife sind daher für eine ganze Anzahl von Gütern dringendes Bedürfnis. So sind sie auch schon gesetzlich für Industrie, Handel, Gewerbe, Land- und Forstwirtschaft vorgesehen. Nur eine Beschränkung ist ihnen dort auferlegt : sie sollen nicht die ausländische Konkurrenz begünstigen. Ferner können Taxbegünstigungen für den Transitverkehr und Notstandstarife gewährt werden[40]).

Die schweizerischen Ausnahmetarife zeigen eine ganz besondere Eigenart. Sie werden von massgebenden Stellen oft als «allgemeine Ausnahmetarife» bezeichnet[41]), und sind in der Mehrzahl mit den allgemeinen Ausnahmetarifen des deutschen Tarifsystems vergleichbar[42]). Rosenthal sagt von ihnen, dass ihre Bedeutung daher gross sei, weil die Frachtsätze der Klassen des schweizerischen Normaltarifs an und für sich höhere seien, als die des deutschen, für die Ermässigung daher absolut ein weit grösserer Spielraum

---

[39]) Sätze der deutschen «ermässigten Wagenladungsklasse G» (für 15 t Ladungen)

| | | 100 km | 200 km | 300 km |
|---|---|---|---|---|
| Tarif vom 1. Okt. 1928 | in Pf. | 41 | 58 | 92 |
| Sätze des schweizerischen Spezialtarifs IIIb (für 10 t Ladungen) | | | | |
| Tarif vom 1. August 1929 | in Rp. | 147 | 241 | 284 |

Es ist hier darauf aufmerksam zu machen, dass die deutsche Klasse G fast durchwegs Güter enthält, die in der Schweiz den Ausnahmetarifen zugewiesen sind.

[40]) «Tarifgesetz» Art. 14, 15 und 18.

[41]) Protokoll der 20. Kommerziellen Konferenz 1921, S. 16.

[42]) Rosenthal a.a.O. S. 120.

bleibe. Vor allem aber weil sie gerade für die im Eisenbahnverkehr wichtigsten Güter erstellt seien, was bei den deutschen allgemeinen Ausnahmetarifen doch nur vom Rohstofftarif gelte.

Diese allgemeinen schweizerischen Ausnahmetarife, die ohne zeitliche und örtliche Beschränkung für das ganze Gebiet der Schweizerischen Bundesbahnen und teilweise seit Bestand der Schweizerischen Bundesbahnen gelten, fallen begrifflich mit den formellen Ausnahmetarifen zusammen. Sind nun aber bei einzelnen Tarifen auch die Merkmale eines materiellen Ausnahmetarifs vorhanden ?

Was die zeitliche Beschränkung anbelangt, so muss hervorgehoben werden, dass fast sämtliche schweizerischen Ausnahmetarife im letzten Kriegsjahre ausser Kraft gesetzt wurden bis auf wenige Ausnahmen[43]). Ferner aber kann auch an Hand der Protokolle der Kommerziellen Konferenzen der schweizerischen Verkehrsinteressenten festgestellt werden, dass die Taxschemata der Ausnahmetarife sehr oft den berechtigten Wünschen und Gesuchen der Vertreter von Handel, Industrie, Gewerbe und Landwirtschaft angepasst wurden. Und dies konnte ja geschehen durch reinen Verwaltungsbeschluss, da das Tarifgesetz in Artikel 14 — wie oben bereits angeführt wurde — dieses Entgegenkommen der Bahn bewilligt. Umgekehrt aber auch, sind Beispiele dafür anzuführen, wie von der Eisenbahnverwaltung Ausnahmetarife unter der Erwägung aufgehoben worden sind, dass das begünstigte Gut diese Ermässigung nicht mehr nötig hatte, dass also der Grund, auf den hin er bewilligt worden war, weggefallen ist. Das Merkmal der zeitlichen Beschränkung ist somit hier teilweise gegeben.

Anders verhält es sich mit dem Merkmal der örtlichen Beschränkung. 75% der allgemeinen Ausnahmetarife gelten heute für das ganze Gebiet der schweizerischen Eidgenossenschaft allerdings mit der Einschränkung, dass ihn nur diejenigen Privatbahnen anerkennen, die den Abschluss dieses Ausnahmetarifs mitunterzeichnet haben. Von einer örtlichen Beschränkung kann in diesem letzten Falle jedoch nicht gesprochen werden. Denn es handelt sich einfach darum, dass die materielle Tarifeinheit zwischen den schweizeri-

---

[43]) Grund zu dieser Massnahme waren die schlimmen finanziellen Verhältnisse der Schweizerischen Bundesbahnen. Das Defizit der Gewinn- und Verlustrechnung erreichte im Jahre 1918 die maximale Höhe von 54,9 Millionen Fr. und die Fehlbeträge der Jahre 1914/18 waren bereits auf die Summe von 136,7 Millionen Fr. angestiegen. Der Bundesrat ermächtigte daher am 4. Oktober 1917 die Schweizerischen Bundesbahnen, die Gültigkeit sämtlicher Ausnahmetarife mit Ausnahme der

Ausnahmetarife No. 3 und 4 für Lebensmittel,
« 6 für Getreide.
« 10 für Flüssigkeiten in Privatreservoirwagen,
« 19 für Steine, Kies, Sand etc.,
« 21 für Salz,
« 41 für Milch im Abonnement,
bis auf weiteres einzustellen.

schen Bundesbahnen und den Privatbahnen nicht immer herbeigeführt werden kann. Die übrigen 25% sind dann allerdings Ausnahmetarife, die entweder nur für bestimmte Industrien gelten oder als Richtungstarife aufgestellt sind. Hier tritt der Charakter als Ausnahmetarif recht deutlich hervor. Der materielle Ausnahmetarif zeigt sich in Reinkultur.

Eine ganz eigenartige Rolle im schweizerischen Tarifwesen spielt die grosse Menge von Taxermässigungen, die für einzelne Unternehmen gewährt werden. Rosenthal betrachtet diese Frachtermässigungen als ein Ueberbleibsel der Refraktien aus der Zeit des Privatbahnwesens[44]). Im allgemeinen werden sie von verschiedenen Schriftstellern streng angegriffen, denn sie tragen dazu bei, Unübersichtlichkeit und Unklarheit ins Tarifwesen hineinzutragen und erhöhen die Gefahr einer ungleichen Tarifierung von Transportleistungen bei gleichen gegebenen Umständen. Rosenthal bemerkt jedoch, dass diese Taxermässigungen speziell in der Schweiz bei der Kleinheit des Wirtschaftsgebietes diese geschilderten Nachteile kaum zeigen. Es muss zugegeben werden, dass durch sie das Tarifwesen wirtschaftspolitisch maximal nutzbar gemacht werden kann. Wenn daher die volkswirtschaftliche Bedeutung der Ausnahmetarife untersucht werden soll, so müssen bei einer Gliederung, wie sie für diese Arbeit vorgenommen worden ist, unbedingt auch diese Taxermässigungen, die ja gewöhnlich nur unter der Bedingung der jederzeitigen Kündigung gewährt sind, in die Untersuchung aufgenommen werden.

---

[44]) vgl. Rosenthal a.a.O. S. 122.

# Anlage.

## Verzeichnis der allgemeinen schweizerischen Ausnahmetarife.

A.T. 1 für den Transport in Eilfracht von Bier.

A.T. 2 für den Transport von lebenden Pflanzen in Eilfracht.

A.T. 3 für den Transport von Lebensmitteln in Eilfracht.

A.T. 4 für den Transport in Eilfracht von : Brot, frischer Butter, Eier, Fleisch, frischer Milch und Rahm in Sendungen von mindestens 20 kg an.

A.T. 5 für die Beförderung in gewöhnlicher Fracht von unverpacktem Käse in Ladungen von 3'000 kg an oder dafür zahlend.

A.T. 6 für den Transport in gewöhnlicher Fracht von Getreide, Hülsenfrüchten und Oelsaaten in Wagenladungen von mindestens 10'000 kg oder dafür zahlend.

A.T. 7 für den Transport in gewöhnlicher Fracht von Wein, Weinmost, Obstwein, Mineralwasser, Obstmost in Ladungen von 3'000 kg oder dafür zahlend.

A.T. 8 für den Transport in gewönhlicher Fracht von Eis in Wagenladungen von 10'000 kg oder dafür zahlend.

A.T. 9 für den Transport in gewöhnlicher Fracht von landwirtschaftlichen Produkten bei Aufgabe als Stückgut.

A.T. 10* für den Transport von Flüssigkeiten in Reservoirwagen.

A.T. 11 für den Transport in gewöhnlicher Fracht von Heu, Stroh, Häcksel, Schilf, Riedstreue, Spreu in Ladungen von 5'000 kg.

A.T. 12 für den Transport in gewöhnlicher Fracht von Borke, roher, ungemahlener (Gerberrinde) in Ladungen von 5'000 und 10'000 kg oder dafür zahlend.

A.T. 13 für Transporte in gewöhnlicher Fracht von Zement, Kalk, Gips, in Wagenladungen von mindestens 5'000 und 10'000 kg oder dafür zahlend.

A.T. 14 für Transporte in gewöhnlicher Fracht von Düngemitteln und Rohmaterialien zur Düngerfabrikation in Wagenladungen von 10'000 kg oder dafür zahlend.

A.T. 15 für Transporte in gewöhnlicher Fracht von Kalzium-Karbid schweizerischen Ursprungs als Stückgut und Wagenladungen von mindestens 5'000 oder 10'000 kg oder dafür zahlend.

A.T. 16* für Transporte von Edelmetallen und Geld.

A.T. 17 für Beförderung in gewöhnlicher Fracht von Holzstoff, Holzzellstoff, Strohstoff und Strohzellstoff schweizerischen Ursprungs mit mehr als 40% Wassergehalt in Ladungen von 5'000 oder 10'000 kg oder dafür zahlend.

A.T. 18 für Transporte in gewöhnlicher Fracht von Holz und Torf in Wagenladungen von mindestens 5'000 und 10'000 kg oder dafür zahlend.

A.T. 19 für Transporte in gewöhnlicher Fracht von Steinen, Kies, Sand, Mergel, Lehm, usw. in Wagenladungen von mindestens 10'000 kg oder dafür zahlend.

A.T. 20 für den Transport in gewöhnlicher Fracht von Steinkohlen, Steinkohlenkoks, Steinkohlenbriketts, Braunkohlen, Braunkohlenkoks, Braunkohlenbriketts in Wagenladungen von mindestens 10'000 kg oder dafür zahlend.

A.T. 21 für den Transport in gewöhnlicher Fracht von Salz (Chlornatrium) schweizerischen Ursprungs in Stückgutsendungen und Ladungen von mindestens 5'000 oder 10'000 kg oder dafür zahlend.

A.T. 22 für Transporte in gewöhnlicher Fracht von Steinkohle, (auch Anthrazit) und Braunkohle (auch Schieferkohle) schweizerischer Herkunft, Pyritabfälle, Schlacken, Hammerschlag, Lösch, Stalldünger, Haus- und Strassenkehricht sowie Rückstände aus Kehrichtverbrennungsanstalten usw. in Wagenladungen von mindestens 10'000 kg oder dafür zahlend.

A.T. 23 für Transporte in gewöhnlicher Fracht von Linoleum schweizerischen Ursprungs, in Stückgutsendungen und Wagenladungen von 5'000 und 10'000 kg oder dafür zahlend.

A.T. 24 für Transporte in gewöhnlicher Fracht von Alteisen, Eisenhalbzeug und Roheisen in Wagenladungen von 10'000 kg oder dafür zahlend.

A.T. 25 für Transporte in gewöhnlicher Fracht von gewissen Gütern des Spezialtarifs III in Wagenladungen von 10'000 kg oder dafür zahlend.

A.T. 26 für Transporte in gewöhnlicher Fracht von Soda, kalzinierter und kaustischer (Aetznatron) in Wagenladungen von mindestens 5'000 und 10'000 kg oder dafür zahlend ab Rekingen.

A.T. 31* für den Export in gewöhnlicher Fracht von Käse, festem, in Ladungen von 5'000 und 10'000 kg an oder dafür zahlend.

A.T. 31* für den Export von Kalzium-Karbid in Ladungen von 5'000 und 10'000 kg an oder dafür zahlend.

A.T. 31 für den Export in gewöhnlicher Fracht von verschiedenen Gütern schweizerischer Herkunft in Ladungen von mindestens 5'000 und 10'000 kg oder dafür zahlend.

A.T. 32* für den Export von frischen Aepfeln und Birnen in Wagenladungen von 10'000 kg an oder dafür zahlend.

A.T. 33* für den Export von Eisenlegierungen schweizerischen Ursprungs in Ladungen von mindestens 5'000 und 10'000 kg oder dafür zahlend.

A.T. 34* für den Export von Papier aller Art in Ladungen von 5'000 und 10'000 kg an oder dafür zahlend.

A.T. 35* für den Export von Holzstoff, Holzzellstoff, Strohstoff und Strohzellstoff schweizerischen Ursprungs in Wagenladungen von 10'000 kg an oder dafür zahlend.

A.T. 36* für den Export von metallurgischen Erzeugnissen in Wagenladungen von mindestens 5'000 und 10'000 kg oder dafür zahlend, über Basel, Delle, Les Verrières, und Genève (Genf).

A.T. 37* für den Export von Käse, festem, in Ladungen von 5'000 und 10'000 kg an oder dafür zahlend.

A.T. 41 für den regelmässigen Transport von flüssiger Milch, Magermilch, Buttermilch, Molken und Rahm zur Verbutterung.

A.T. 42 für den Transport in gewöhnlicher Fracht von Zuckerrüben und Schnitzeln von Zuckerrüben in Ladungen von mindestens 5'000 und 10'000 kg oder dafür zahlend von und nach Aarberg.

A.T. 43 für den Transport von Materialien zur Bekämpfung von Pflanzenkrankheiten.

A.T. 44* für den Transport von Anthrazit aus dem Wallis, Pyritabfällen, Schlaken, Koksstaub, Lösch etc., sowie Stalldünger und Strassenkehricht in Wagenladungen von 10'000 kg an oder dafür zahlend.

A.T. 45* für den Transport in beschleunigter Fracht von Stickböden, Garnen und Rohstickereien von und nach St. Gallen.

Temporärer A.T. 50 für den Transport in Eil- und gewöhnlicher Fracht von landwirtschaftlichen Erzeugnissen schweizerischer Herkunft.

* = Ausnahmetarife deren Gültigkeit erloschen ist. Im Einzelnen vgl. die folgenden Kapitel.

# 2. Teil.

## Die Ausnahmetarife zu Gunsten der Transporte landwirtschaftlicher Güter.

---

### Einleitung.

#### Die landwirtschaftliche Produktion und der Transportumfang der landwirtschaftlichen Erzeugnisse.

In der Zeit der gegenwärtigen Weltwirtschaftskrise wird es erneut offenbar, auf wie schwachen Füssen die schweizerische Landwirtschaft steht. Sie ist kein selbständiger Körper innerhalb unserer Volkswirtschaft ; im Gegenteil, ihre Erhaltung verschlingt nicht nur grosse Summen der öffentlichen Einnahmen, sondern bedingt auch eine Zollpolitik, die den Konsum von Lebensmitteln der nicht landwirtschaftlichen Bevölkerung oft wesentlich verteuert. Zur Rechtfertigung dieser Erhaltung wird letzten Endes immer das «allgemeine Staatsinteresse» zitiert. Die Situation hat sich seit den Kriegsjahren noch zugespitzt. Als die Versorgung der Schweiz nur mit grosser Mühe und erheblichen Kosten aufrecht erhalten werden konnte, wurde zu einer höchst intensiven Bebauung des Landes geschritten. Die Anbauflächen wurden nach Möglichkeit vergrössert ; der Anteil der inländischen Produktion am Gesamtgetreideverbrauch stieg

| | | |
|---|---|---|
| von | 15% | im Durchschnitt |
| auf | 25% | im Jahre 1917 und |
| auf | 45% | im Jahre 1920.[1]) |

Der Gesichtspunkt der Rentabilität trat damals in den Hintergrund. Aber auch die strukturelle Umwandlung der Schweiz, ihre Entwicklung vom Agrar- zum Industriestaat fordert für die Erhaltung der Landwirtschaft bedeutende Opfer. Ganz offen bekennen sich die Vertreter des Bauernverbandes zum Etatismus. Sie weisen darauf hin, dass die Zeit des Liberalismus vorbei sei und dass, wenn die Erhaltung der Landwirtschaft im Interesse des Staates liege, dies auch nur durch staatliche Hilfe geschehen könne. Subventionen, Zollschutz und Tarifbegünstigungen werden in weitgehendem Masse beansprucht.

---

[1]) vgl. Landmann, Schweizerische Volkswirtschaft S. *88.

Unter diesem Gesichtspunkt müssen wir die Tarifpolitik unserer Landesbahnen verstehen. Von hier aus wäre also zu schliessen, dass Frachtbegünstigungen in den meisten Fällen im unmittelbaren Interesse des landwirtschaftlichen Produzenten gewährt werden. Dass diese Folgerung mit der Praxis übereinstimmt wird dann ersichtlich sein, wenn bekannt ist, was die schweizerische Landwirtschaft produziert und wie diese Produkte bei Beförderung von Ort zu Ort tarifiert werden.

Was produziert die schweizerische Landwirtschaft ? Das Klima und die Bodenbeschaffenheit begünstigen die Viehwirtschaft (Fleisch- und Milchproduktion, Zuchtvieh), die vorteilhaft mit Obstbau verbunden wird. Die noch wichtigere Frage aber heisst : was kann sie vorteilhaft produzieren ? Und hier müssen wir uns vergegenwärtigen, dass fast bei sämtlichen Agrarprodukten eine erdrückende ausländische Konkurrenz sich geltend macht. Trotzdem die schweizerische Landwirtschaft einen hohen Zollschutz geniesst, wird ihre Produktion durch diese Konkurrenz stark eingeschränkt. Von diesem Standpunkt aus könnten theoretisch folgende Gütergruppen erzeugt werden[2]) :

1. Güter, die bei grossem Volumen geringes Gewicht und geringen Handelswert aufweisen (Heu und Stroh). Für sie sind die Frachtkosten so bedeutend, dass das Ausland unter normalen Verhältnissen nicht konkurrieren kann (ausgenommen Grenzgebiete).
2. Güter, die ihrer geringen Haltbarkeit wegen einen Entfernungsschutz geniessen (Milch, Butter und Fleisch). Moderne Konservierungsmethoden und rasche Beförderung sorgen aber dafür, dass auch solche Güter in hohem Masse aus dem Ausland bezogen werden, wenn nicht der Zoll hindernd eingreift.
3. Güter, die dank besonders guter Verhältnisse in der Schweiz in solchen Mengen und in derart vorzüglicher Qualität produziert werden können, dass sie sogar exportfähig sind (Zuchtvieh, Käse, teilweise auch Obst, mittelbar Schokolade).
4. Güter, die aus staatspolitischem Interesse in der Schweiz erzeugt werden müssen, wenn die Landesversorgung in Zeiten des gestörten oder unterbundenen internationalen Wirtschaftsverkehrs nicht in Frage gestellt werden soll (Getreide).

In diese vier Gruppen könnten zwar theoretisch ungefähr alle landwirtschaftlichen Produkte eingereiht werden. Wie fraglich eine solche Abgrenzung aber wird, ist aus folgendem ersichtlich : Produkte der 2. Gruppe können heute auch auf grösste Distanzen befördert werden : Auch in frischem Zustande kann Fleisch bei eilgutmässigem Transport unter Mithilfe der Tarifpolitik der Bahnen in entfernten Absatzgebieten konkurrieren. Aber auch der Vorsprung der 3. Gütergruppe scheint fraglich zu sein. Es sei

---

[2]) vgl. Landmann, a.a.O. S. *60 ff.

hier nur auf die Konkurrenz der argentinischen, dänischen und italienischen Produkte hingewiesen ; Qualität und Preise sind heute derart, dass sie in den Absatzgebieten der schweizerischen landwirtschaftlichen Erzeugnisse in hohem Masse verkauft werden.

Die Frage der Tarifpolitik ist für die Landwirtschaft immer wichtig gewesen und ist es heute in vermehrtem Masse, denn der schweizerischen Landwirtschaft geht es schlecht. Zollschutz und Frachtnachlässe sind in weitgehendem Masse notwendig, damit sie gegen die ausländischen Produkte überhaupt nur bestehen kann. Dass in einer solchen Lage der enge Raum unseres Normaltarifs gesprengt wird und gesprengt werden muss, ist nicht verwunderlich ; im Gegenteil, es ist nichts anderes zu erwarten. Die Differenzierung und die Berücksichtigung der mehr oder weniger berechtigten Wünsche einer Gegend erfordert hier nicht nur weitgehende Anpassung, sondern auch Fingerspitzengefühl für die Organe, die Entscheide über diese Fragen zu fällen haben. Die grosse Verschiedenheit unseres Landes gerade im Bezug auf die Möglichkeit der landwirtschaftlichen Produktion erschwert das Problem um ein Bedeutendes.

Welche landwirtschaftlichen Produkte werden nun verschoben, welche vom Verkehr erfasst ? Hier soll vor allem die handelspolitische Situation der Schweiz, ihre Abhängigkeit von Import und Export, betont werden. Es ist naturgemäss nicht möglich, zahlenmässig die Transporte aller einzelnen Produkte wiederzugeben, aus dem einfachen Grunde, weil die notwendigen statistischen Unterlagen fehlen. Durch Schätzungen unter Berücksichtigung der jeweils gegebenen Verhältnisse kann jedoch ein Bild entworfen werden, das die Wirklichkeit annähernd genau widerspiegelt. Auch werden die Transportmengen nach Abzug von Quoten für den Selbstgebrauch der landwirtschaftlichen Bevölkerung, für den Nahtransport und für die Beförderung mit dem Lastkraftwagen annähernd genau dargestellt werden können. — Das staats- und handelspolitisch wichtigste Element der Lebensmitteleinfuhr wird zuerst behandelt ; dann werden die internen, lokalen Verschiebungen berührt und endlich der Export in seiner mengenhaften Ausdehnung berücksichtigt.

Die landwirtschaftliche Produktion der Schweiz reicht nicht aus, um den ganzen Bedarf der Bevölkerung zu decken. Die Handelsstatistik zeigt, welch gewaltige Mengen und welch riesige Werte über unsere Grenzen fluten. Die Durchschnittseinfuhrmengen der wichtigsten landwirtschaftlichen Produkte betrugen z. B. in den Jahren 1927—1929[8]) :

| | in dz |
|---|---|
| Brotgetreide | 4'613'275 |
| Anderes Getreide | 3'863'559 |
| Obst | 201'131 |

[8]) vgl. Schweizerische Handelsstatistik 1927—1929. Pos. 1—99.

| | |
|---|---|
| Kartoffeln | 577'213 |
| Fleisch und Wurstwaren | 45'000 |
| Milch | 126'670 |
| Käse | 15'831 |

Die gesamte Lebensmittelproduktion der Schweiz beträgt (für den Verbrauch und für die Ausfuhr zusammen) nur 70—80% des gesamten Verbrauches[4]). Weit interessanter sind in diesem Zusammenhang die folgenden Ziffern, die wohl klar beweisen, wie bedeutend die Lebensmitteleinfuhr in die Schweiz ist und wie wichtig eine zweckmässige Tarifierung dieser Transporte hier erscheinen muss. Denn es wird von ihr verlangt, dass sie eine billige und rasche Versorgung der Städte und der Gebirgsgegenden mit Lebensmitteln gewährleistet und zugleich noch mit der schweizerischen Zollpolitik in Einklang steht.

**Verbrauch von Lebensmitteln pro Kopf und Jahr[5]):**

| | 1906—12 | | 1920—21 | | 1926 | | 1929 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Menge | davon inländ. Herkunft. | Menge | davon inländ. Herkunft. | Menge | davon inländ. Herkunft. | Menge | davon inländ. Herkunft. |
| | | % | | % | | % | | % |
| Brotgetreide .... kg | 170 | 16 | 133 | 27 | 140 | 22 | 149 | 23 |
| Kartoffeln ..... kg | 135 | 87 | 119 | 95 | 107 | 84 | 109 | 92 |
| Wein ..... Liter | 54 | 33 | 49 | 26 | 48 | 24 | 48 | 24 |
| Fleisch | | | | | | | | |
| Rindvieh ..... kg | 30 | 73 | 26 | 88 | 26 | 90 | 25 | 99 |
| Schweine..... kg | 21 | 79 | 20 | 83 | 18 | 88 | 18 | 95 |
| Milch ..... Liter | 281 | 100 | 280 | 100 | 275 | 100 | 268 | 100 |
| Käse ..... kg | 11 | 92 | 11 | 98 | 11 | 96 | 8 | 95 |
| Zucker ..... kg | 23 | 4 | 21 | 6 | 31 | 6 | 34 | 4 |

Diese Tabelle ist äusserst aufschlussreich und gewährt, wenn auch noch die absoluten Ziffern der schweizerischen Handelsstatistik betrachtet werden, weitgehende Einblicke in den Strom der landwirtschaftlichen Güter. Ueber 75% des Brotgetreides muss die Schweiz jährlich aus dem Ausland beziehen. Dies macht nach einer Berechnung auf der Grundlage der Ziffern des Bauernsekretariates für das Jahr 1929 464'886 Tonnen[6]) aus, nach An-

---

[4]) vgl. Statistische Erhebungen des Bauernsekretariates. 1920. S. 61.
Es werden folgende Ziffern für einzelne Jahre angegeben:

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1911 | 67% | 1926 | 76% |
| 1921 | 70% | 1929 | 77% |

[5]) Auszug aus der Tabelle: Verhältnis von Inlandsproduktion und Lebensmittel in der Schweiz. vgl. statistische Erhebungen des Bauernsekretariates. 1930. S. 60.

[6]) Auf Grund der mittleren Bevölkerung von 4'052'000 berechnet.

gaben der Handelsstatistik beträgt die gleiche Einfuhr 466'728 Tonnen[7]). Davon kommt ein sehr grosser Teil auf dem Rhein nach Basel und wird von da aus weiter verfrachtet. Bei den Kartoffeln verhält es sich wesentlich anders. Hier kann die Inlandproduktion 90% des Bedarfs decken. Die übrigen 10% machen aber im Durchschnitt der letzten Jahre immer noch rund 71'000 Tonnen aus[8]). Diese beiden Beispiele, die willkürlich herausgegriffen sind, liessen sich vermehren. Sie zeigen aber deutlich, welche Mengen von Lebensmitteln nach der Schweiz eingeführt werden müssen.

Bei Fleisch, Milch und Käse ist die Einfuhr relativ gering und beträgt nur rund 5% des gesamten Verbrauchs. Immerhin sind es auch hier etwa jährlich 20'000 Tonnen, die befördert werden müssen. Ueber die Einfuhr des Zuckers wird später zu sprechen sein, wenn die Bedeutung des Ausnahmetarifs 42 für den Transport von Zucker und Zuckerrüben dargestellt wird.

Aber auch die Betrachtung des internen, innerschweizerischen Verkehrs ist für den Gang dieser Untersuchung sehr wichtig. Der Strom fliesst hier naturgemäss von den landwirtschaftlichen Produktionsgebieten vorzüglich nach den Städten und den Gebirgsgegenden. Hier wird die Tarifierung der einzelnen Sendung vom Bauern oder vom Händler an den Konsumenten oder aber vom Bauern an den Händler oder Konsumenten neben der grossen Zahl umfangreicher Transporte besonders wichtig. Bei diesen internen «Kleinsendungen» trägt der Bauer, der Händler oder der Konsument selbst und unmittelbar die Fracht. Eingriffe der Tarifpolitik werden daher hier besonders stark verspürt.

Nicht nur Einfuhr- und interne Transporte der Landwirtschaft spielen im schweizerischen Transportgewerbe eine bedeutende Rolle, sondern auch der Export. Neben Obst und Molkereiprodukten sind es hauptsächlich Nutz- und Zuchtvieh, das der hohen Qualität wegen vom Ausland bezogen wird. Die Wichtigkeit dieser Exportartikel ist aus der Tatsache ersichtlich, dass seit 1920 jährlich durchschnittlich für rund 700 Millionen Fr. Nahrungsmittel bei einem durchschnittlichen Gesamtausfuhrwert von 2,7 Milliarden Fr. aus der Schweiz exportiert wurden, wovon der grösste Teil auf landwirtschaftliche Produkte fiel[9]). Die Ausfuhrmengen waren beim Obst in den letzten Jahren ausserordentlich schwankend. Indessen betrugen sie im Mittel der Jahre 1926—1929 über 50'000 Tonnen und machten im Durchschnitt der Jahre 1912—1922 rund 5% der Gesamtobsternte aus. Die Ergiebigkeit der Ernte und die jeweilige Qualität des Produktes, die jährlich stark schwanken, waren dabei von grossem Einfluss. Konstanter war der Export der Molkereiprodukte. Die Ausfuhr von Frischmilch, die im Jahre 1924 den maximalen Stand von 35'000 Tonnen betragen hatte, war im Jahre 1929 allerdings auf 9'400 Tonnen gesunken. — Auch die Ausfuhr von Kondensmilch ist in

---

[7]) Pos. 1 der schweizerischen Handelsstatistik.
[8]) Pos. 45 der schweizerischen Handelsstatistik.
[9]) vgl. Statistische Erhebungen des Bauernsekretariates 1930. S. 37.

den Jahren seit 1927 leicht zurückgegangen und beträgt heute rund 35'600 Tonnen. Die schweizerische Zollverwaltung führt diese Tatsache auf das Sinken der Rohmilchpreise in den Konkurrenzländern und auf die verminderte Kaufkraft der überseeischen Kolonien zurück. Der Käseexport stand 1929 über den Ziffern der Vorjahre und erreichte 31'200 Tonnen[10]). Die Ausfuhr von Zuchtvieh zeigt heute die ansehnliche Ziffer von jährlich über 5'000 Stück[11]).

Wenn die unwichtigeren landwirtschaftlichen Ausfuhrprodukte wie Wein, Fleischwaren und Holz hier vernachlässigt sind, so geschieht dies darum, weil die Massentransporte des landwirtschaftlichen Güterstromes nach dem Ausland herausgegriffen werden. Denn hier muss dann die Tarifpolitik einsetzen, um durch Zusammenarbeit mit der Zollpolitik volkswirtschaftlich wirksam zu sein.

## 1. Kapitel.

### Die Tarifierung der Transporte landwirtschaftlicher Güter.

#### 1). Die einzelnen Tarife für den Transport landwirtschaftlicher Güter.

Das ganze Ausmass und die Bedeutung der ausnahmsweisen und ermässigten Tarifierung ist nur dann ersichtlich, wenn vorher ein genaues Bild der Normaltarifierung entworfen wird. — Die schweizerische Güterklassifikation reiht die landwirtschaftlichen Produkte wie folgt ein :

Die Feld- und Gartenfrüchte sind je nach ihrem Werte den Spezialtarifen I—III zugewiesen. Das grösste Kontingent davon tarifiert zum I., nämlich alle diejenigen, welche nicht in den II. und III. Spezialtarif oder in die allgemeine Wagenladungsklasse eingereiht sind. Die Güter dieser Klasse sind somit nur negativ bestimmt. Der Spezialtarif II enthält hauptsächlich Salate und Wurzelgewächse, während im Spezialtarif III Kartoffeln, Rüben, Kohl, Futterkräuter usw. aufgeführt sind. Getreide aller Art ist dem I. zugewiesen, frisches Obst wie Aepfel, Birnen, Kirschen, Pflaumen, Quitten und Zwetschgen wird zum II. Spezialtarif abgefertigt. Ausser wenigen Ausnahmen tarifieren alle hier nicht genannten landwirtschaftlichen Produkte zu der allgemeinen Wagenladungsklasse.

Dieser starre Rahmen, der von der Güterklassifikation vorgezeichnet ist, wird von einer ganzen Menge von allgemeinen Ausnahmetarifen, temporären Ausnahmetarifen und Ausnahmetaxen (Taxermässigungen) durchbrochen. An allgemeinen schweizerischen Ausnahmetarifen, die vorzüglich im Interesse der Landwirtschaft aufgestellt sind, müssen folgende genannt werden :

---

[10]) vgl. Aussenhandelsstatistik Pos. 91, 92 und 99.
[11]) vgl. Statistische Erhebungen des Bauernsekretariates 1930. S. 37.

1. Ausnahmetarif No. 2 für den Transport von lebenden Pflanzen in Eilfracht. Dieser Tarif wurde 1906 auf ein Gesuch des schweizerischen Handelsgärtnereiverbandes eingerichtet.
2. Ausnahmetarif No. 3 für den Transport von Lebensmitteln in Eilfracht, als Stückgut und in Ladungen von 5'000 und 10'000 kg. Unter anderm ist dieser Tarif anwendbar für Feld- und Gartengewächse, Käse, Eier, Butter, Kastanien, Nüsse und Trauben.
3. Ausnahmetarif No. 4 für den Transport in Eilfracht von Brot, frischer Butter, Eier, Fleisch, frischer Milch und Rahm in Sendungen von mindestens 20 kg an. Es mag auf den ersten Blick als Doppelspurigkeit erscheinen, dass in den Tarifen No. 3 und 4 die gleichen Güter genannt sind. Dies ist jedoch nicht so. Sendungen zum Ausnahmetarif 3 müssen wie gewöhnliche Eilstückgüter mit Frachtbriefen aufgegeben werden. Solche zum Ausnahmetarif 4 jedoch erfahren eine sehr einfache Abfertigung, die von der des Reisegepäcks nicht bedeutend abweicht. Zudem gewährt dieser Tarif noch die besondere Begünstigung, dass der Rücktransport der Gefässe, worin die Ware befördert wurde, gratis erfolgt.
4. Ausnahmetarif No. 5 für die Beförderung in gewöhnlicher Fracht von unverpacktem Käse, in Ladungen von 3'000 kg an. Für diese Ladungen werden die Taxen der allgemeinen Wagenladungsklasse A gewährt.
5. Ausnahmetarif No. 6 für den Transport in gewöhnlicher Fracht von Getreide, Hülsenfrüchten und Oelsaaten in Wagenladungen von mindestens 10'000 kg an. Der Ausnahmetarif 6 enthält besondere Frachtsätze für den Import von Weizen zur Brotbereitung und für Hartweizen. Diese sind weiter ermässigt, gelten jedoch nur für gewisse Stationen von bestimmten Grenzübergängen her.
6. Ausnahmetarif No. 7 für den Transport in gewöhnlicher Fracht von Wein, Weinmost, Obstwein, Obstmost und Mineralwasser in Ladungen von mindestens 3'000 kg.
7. Ausnahmetarif No. 9 für den Transport in gewöhnlicher Fracht von landwirtschaftlichen Produkten bei Aufgabe als Stückgut. Das Artikelverzeichnis erklärt den Tarif hauptsächlich für folgende Güter anwendbar: Butter, Gemüse, Käse, Milch, Obst und Wein. Die allgemeine Güterklassifikation verweist diese Güter sämtliche in die Stückgutklasse 1, der Ausnahmetarif 9 dagegen gewährt für ihre Beförderung die Taxen der Stückgutklasse 2.
8. Ausnahmetarif No. 11 für den Transport in gewöhnlicher Fracht von Heu, Stroh, Spreue usw. in Ladungen von mindestens 5'000 kg.
9. Ausnahmetarif No. 25 für den Transport in gewöhnlicher Fracht von gewissen Gütern des Spezialtarifs III in Wagenladungen von 10'000 kg. Er enthält ausser besonders minderwertigen Rohstoffen auch landwirtschaftliche Produkte, wie Kartoffeln und Rüben.

10. Ausnahmetarif No. 31 für den Export in gewöhnlicher Fracht von verschiedenen Gütern schweizerischer Herkunft in Ladungen von 5'000 und 10'000 kg. Dieser Ausnahmetarif kann nun allerdings nicht mehr als allgemeiner betrachtet werden, denn er leitet den schweizerischen Export über ganz bestimmte Grenzorte und Bahnen und ist nur anwendbar, wenn diese Bedingung erfüllt ist. Er wird nur darum hier aufgeführt, weil er von den schweizerischen Transportanstalten überall im Zusammenhang mit den übrigen genannt und behandelt wird[12]). Die theoretische Bedeutung dieses Ausnahmetarifs wird später näher beleuchtet. — An landwirtschaftlichen Produkten enthält er Käse. Er begünstigt aber auch die Ausfuhr von kondensierter und sterilisierter Milch, was der Landwirtschaft zwar nur mittelbar zugute kommen wird.
11. Ausnahmetarif No. 32 für den Export von frischen Aepfeln und Birnen. Er ist am 1. Juli 1904 eingeführt worden und hatte Gültigkeit bis zum 22. Oktober 1917[13]). Seither ist er nicht mehr eingeführt worden. Er wird heute durch temporäre Frachtermässigungen bezw. durch einen temporären Ausnahmetarif ersetzt.
12. Ausnahmetarif No. 37[14]) für den Export von Käse. Dieser Ausnahmetarif ist heute in den Exportausnahmetarif 31 aufgenommen. Er sei hier nur der Vollständigkeit halber angeführt.
13. Ausnahmetarif No. 41 für den regelmässigen Transport von flüssiger Milch, Rahm zur Verbutterung usw. Es handelt sich um einen Abonnementstarif, durch den die regelmässige Versorgung der Städte mit Milch gewährleistet werden soll. Der Frachtvertrag wird auf 30 Tage abgeschlossen, in welcher Zeit ein gewisses Minimalquantum transportiert werden muss. Die Fracht wird bis zum Ablauf der Transportperiode gestundet und die Rechnungsstellung erfolgt auf Grund der wirklich beförderten Menge, mindestens jedoch der Minimalmenge. Für grosse tägliche Lieferungen (1100, 3800, 7600 Liter) werden noch besonders billige Frachtsätze gewährt.

Diesen 13 allgemeinen schweizerischen Ausnahmetarifen — allgemein im Sinne der theoretischen Betrachtungen im I. Teil mit Ausnahme der Tarife No. 31, 32 und 37[15]) — stehen nun temporäre Ausnahmetarife gegenüber. An erster Stelle ist hier zu nennen der «Nostandstarif 1911». Es

---

[12]) vgl. das jährlich erscheinende «Register zum Eisenbahnamtsblatt, umfassend die noch gültigen Verfügungen». Abteilung D. V.

[13]) E.A.V. 859/1917. Aufhebung der allgemeinen schweizerischen Ausnahmetarife. Bundesratsbeschluss vom 4. Oktober 1917. vgl. Protokoll der 15. Kommerziellen Konferenz 1918, S. 17.

[14]) bis 15. Juli 1917 Ausnahmetarif 31.
1. August 1925—1. August 1929 Ausnahmetarif No. 37.

[15]) Ausnahmetarife 31, 32 und 37 sind nach der Terminologie Rosenthals als Exporttarife Richtungstarife. Auf den schweizerischen Eisenbahnen werden sie aber stets den «allgemeinen schweizerischen Ausnahmetarifen» zugezählt, was auch schon aus ihrer Nummerierung hervorgeht

handelte sich damals um einen temporären Ausnahmetarif für die Beförderung in gewöhnlicher Fracht von Kartoffeln, Rüben, Kohl, Bohnen, Erbsen und Linsen als Stückgut sowie in Wagenladungen von 5'000 und 10'000 kg. Der Tarif wurde am 18. Dezember 1911 veröffentlicht und galt mit rückwirkender Kraft vom 1. Oktober 1911 bis zum 31. Mai 1912. Er war im Hinblick auf die herrschende landwirtschaftliche Futternot und auf die Lebensmittelteuerung und in Anlehnung an gleichartige Tarifmassnahmen der deutschen Bahnen geschaffen worden.

Bis zum Jahre 1922 sind nach diesem Notstandstarif keine besonderen temporären Frachtermässigungen für landwirtschaftliche Produkte mehr gewährt worden. In diesem Jahre aber wurde der Absatz der aussergewöhnlich ergiebigen Obst- und Feldfrüchteernte durch die Konkurrenz des Auslandes stark behindert. Es handelte sich um das einsetzende Valutadumping, von dem die Schweiz besonders betroffen wurde. Deshalb verlangte die Landwirtschaft nicht nur Zollschutz sondern auch Frachtermässigungen für den Transport von landwirtschaftlichen Produkten wie Obst, Kartoffeln, Obstwein und Obstmost. Und tatsächlich wurden diese Frachtermässigungen für die Monate September 1922 bis April 1923, je nach den Produkten verschieden, gewährt.

Seit dem Jahre 1922 sind sie in verschiedenen Varianten und mit den verschiedensten Begründungen immer wieder gefordert und auch gewährt worden. Einmal wurde als Grund angeführt eine ausserordentlich ergiebige Ernte, die so auf die Preise der Produkte drücke, dass deren Versand fast unmöglich sei. Ein andermal wurde behauptet, dass ein bestimmter landwirtschaftlicher Produktionszweig eine Krise durchmache und daher aus volkswirtschaflichem Interesse unterstützt werden müsse. Ein drittes Mal wurde auf die starke Lastkraftwagenkonkurrenz hingewiesen. Endlich aber war die ausländische Konkurrenz der schweizerischen Landwirtschaft stets ein Dorn im Auge.

Diese aufgeführten temporären Frachtermässigungen tragen sämtliche nach Rosenthal das Merkmal der Notstandstarife : Die Frachten der für die landwirtschaftlichen Produkte geltenden Tarife sind um gewisse Prozentsätze herabgesetzt worden[16]). Auch im Jahre 1930 sind materiell wieder die gleichen Begünstigungen gewährt worden. Formell wurden sie aber in den temporären Ausnahmetarif No. 50 eingekleidet. Der Tarif, der am 1. August 1930 herausgegeben worden ist, ist gültig für den Transport in Eil- und gewöhnlicher Fracht von landwirtschaftlichen Erzeugnissen schweizerischer Herkunft. Er enthält ausgerechnete Taxschemata für die Beförderung in Eilfracht als Stückgut und in gewöhnlicher Fracht als Stückgut und als Wagenladungen von 5'000 und 10'000 kg.

---

[16]) Rosenthal S. 127. «Vielmehr sind sie (die Notstandstarife) meist äusserlich schon daran erkenntlich, dass die im allgemeinen angewandten Tarifsätze um einen bestimmten % Satz gekürzt werden».

Sucht man weiter nach einzelnen Frachtbegünstigungen oder Taxermässigungen, die zu Gunsten der landwirtschaftlichen Produkte gewährt worden wären, so finden wir nur ganz selten solche Fälle. Die einzelnen Berichte der Generaldirektion an den Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen seit dem Jahre 1902 führen zwar jede Ermässigung auf. Aber höchst selten wurden sie zu Gunsten landwirtschaftlicher Produkte gewährt. Im Jahre 1907 begünstigten die Eisenbahnen die Einfuhr von italienischen Futtermitteln nach dem Wallis. Infolge einer sehr geringen Heuernte im Jahre 1906 bestand dort ein empfindlicher Futtermangel. Die schlimme Wirkung dieses Umstandes sollte unter anderem auch durch Tarifmassnahmen herabgemindert werden. Im Jahre 1911 wurde mit Rücksicht auf die Notlage in landwirtschaftlichen Kreisen eine spezielle Ermässigung für Saatkartoffeln im Verkehr mit dem Kanton Genf verabreicht. Das gleiche Jahr gewährte Ausnahmetaxen für den Import von Butter als Eilstückgut aus Frankreich über Delle-Frontière[17]). Es sind dies die einzigen Beispiele dieser Art, die gefunden werden konnten. Die Bedeutung der Ermässigungen beschränkt sich auf die Hebung von lokalen Notständen wie in den beiden ersten Fällen ; der letzte Fall aber ist einfach als eine Ergänzung des Notstandstarifs von 1911 anzusehen.

Eine besondere Art von Ermässigungen, die materiell auch in diesem Zusammenhange behandelt werden muss, ist im Reglement über die Gewährung von Taxbegünstigungen für Ausstellungsgegenstände vom 1. März 1909 enthalten. Es sagt, dass Gegenstände, die an Ausstellungen zur Förderung allgemeiner Interessen für die Schweiz oder für grössere Teile derselben nicht verkauft wurden, gratis nach der ursprünglichen Aufgabestation des Ausstellers zurückbefördert werden. Bedingung für die Inanspruchnahme dieser Begünstigung ist der Vorweis des Originalfrachtbriefes des Transportes hin zum Ausstellungsort und eine Bescheinigung der Ausstellungsbehörde, dass das Gut ausgestellt war und unverkauft geblieben ist. Für die Landwirtschaft handelt es sich hier meistens um Tierausstellungen. So wurde das Reglement in den Jahren 1910—1918 für durchschnittlich je 19 landwirtschaftliche Ausstellungen angewendet. In den Jahren 1918—1924 war dann seine Anwendung teilweise ganz, teilweise beschränkt eingestellt. 1925—1929 beanspruchten das Reglement jährlich durchschnittlich je 37 Ausstellungen.

### 2). Die Stellung der Landwirtschaft zur Tarifierung des Transportes ihrer Güter.

Aus den Protokollen der kommerziellen Konferenzen der verflossenen Jahre ist genau zu ersehen, wie sich die Vertreter der Landwirtschaft zur Tarifierung ihrer Produkte und damit auch zum Verkehrsgewerbe über-

[17]) Bericht der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen 1907 S. 121/2 und 1911 S. 119.

haupt einstellten. — Vor allem begegnet man immer dem Vorwurf, dass die landwirtschaftlichen Erzeugnisse zu hoch tarifiert seien. Zwar helfe ja die Zollpolitik stark an der Erhaltung der Landwirtschaft mit ; dies genüge jedoch nicht, auch die Tarifpolitik sei so zu gestalten, dass dieser Wirtschaftszweig unterstützt werde. Mit anderen Worten : Die Bahnen werden in den Dienst der Landwirtschaft gestellt, unbekümmert um die übrigen Transporte und die Rendite. Ausnahmetarife, Ausnahmefrachtsätze, Erniedrigung von Tarifansätzen und Deklassifikation von Gütern werden sehr oft verlangt. Es scheint naheliegend, dass an dieser Situation zum Teil die Güterklassifikation, vielleicht sogar der ganze Tarifaufbau mitschuldig sind.

Die schweizerische Güterklassifikation wurde seinerzeit in Anlehnung an das deutsche Tarifsystem geschaffen und später weitgehend nach dessen Entwicklung modifiziert ; und auch die landwirtchatflichen Produkte sind so eingeordnet worden. Sind aber die Verhältnisse in Deutschland und in der Schweiz annähernd die gleichen gewesen, dass dies geschehen konnte ? Die Tatsache, dass in der Schweiz heute über 70% der Gütertransportmenge zu Ausnahmetarifen abgefertigt werden (1910 waren es 70% und 1913 68%) spricht nicht dafür. Natürlich bedingt die Wirtschaftsentwicklung eine Tarifierung, die heute über den starren Rahmen eines Gesetzes aus dem Jahre 1901 hinausgehen muss. Trotzdem, von hier aus ist die Annahme berechtigt, dass die Normaltarifierung nur den wenigsten Transporten gerecht werden kann und konnte. Eine Erweiterung des Tarifgesetzes ist seit seinem Bestehen auch nicht durchgeführt worden. Es blieb somit nur noch der Weg der Ausnahmetarifierung übrig. Dass daher Taxbegünstigungen von der Landwirtschaft, als notleidendem Teil des schweizerischen Wirtschaftskörpers, stark beansprucht werden, ist erklärlich. Aber es ist vor allem zu betonen : Ohne die politische Macht des schweizerischen Bauerntums wären die Taxbegünstigungen wohl kaum im gleichen Ausmasse und in derselben Zahl gewährt worden.

Wie kommt nun eine solche Tarifermässigung zu Stande ? Bei der Landwirtschaft liegen die Dinge in der Schweiz ziemlich einfach. Die politische Macht des Bauerntums ist hier so gross, dass via Volkswirtschaftsdepartement und Eisenbahndepartement immer bestimmenden Einfluss auf die Tarifgestaltung der Schweizerbahnen ausgeübt werden kann. Der normale Weg geht ja zwar über die Kommerzielle Konferenz der schweizerischen Transportanstalten. Diese tritt aber jährlich in der Regel nur zweimal zusammen, sodass dringende Begehren auch schriftlich durch die Präsidialverwaltung dieser Konferenz, die Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen, erledigt werden. Es ist hier nicht der Platz, die Bedeutung dieser wirtschaftlichen Beiräte zu den Eisenbahnen zu untersuchen. Nur eines muss festgehalten werden : soweit überhaupt Vertreter von Industrie, Gewerbe und Landwirtschaft mit Stimmen zugelassen werden, so weit werden auch diese Vertreter ihre Sonderinteressen in die Wagschale werfen.

Um eine Taxherabsetzung zu erreichen, werden die mannigfaltigsten Gründe ins Feld geführt. Vor allem wird sehr oft das nationale Interesse vorgeschoben : Die Landwirtschaft, der Getreidebau müssen im nationalen Interesse erhalten werden ; dazu müssen aber Zoll und Tarifpolitik mithelfen. Wir werden dies später bei den einzelnen konkreten Massnahmen sehen. Ein weiterer Grund ist der, dass einer bestimmten Gegend geholfen werden soll, deren Ernte besonders reich ausgefallen ist. Die notwendige Folge sind niedrige Preise und geringeres Einkommen des Bauern. Frachtermässigungen sollen dann die Absatzmöglichkeiten begünstigen und ihm den Ausfall decken helfen. Oder endlich ist eine Ausnahmetarifierung erforderlich, weil eine Ernte sehr schwach ausgefallen ist ; die Preise für den Konsumenten sollen nicht durch die Frachten noch weiter verteuert werden, sonst wird die Verkausfmöglichkeit der Produkte fraglich. Oft stützt sich ein solches Gesuch um Gewährung einer Ermässigung auch einfach auf einen Präjudizfall. Für den Transport von Bier wird z. B. eine Ermässigung eingeräumt. Das gleiche Zugeständnis wird von der Landwirtschaft auch sofort für Most und Obstwein gefordert, weil sonst eine Konkurrenz geschaffen werde, die den Anbau von Mostobst nicht mehr als rentabel erscheinen lasse.

Tarifermässigungen werden auch unter betriebsökonomischen Gesichtspunkten gefordert und gewährt. Dies mag auf den ersten Augenblick paradox klingen. Es ist so zu verstehen : Die Landwirtschaft fordert, dass ihr Heu mit einer Taxermässigung von 20% befördert werde. Grund : Die Ermässigung ist notwendig um gegen die ausländische Konkurrenz bestehen zu können. Wird sie nicht gewährt, so wird Heu schweizerischer Herkunft überhaupt nicht mehr transportiert werden können, der Handel damit wird lahm gelegt. Wird sie aber gewährt, so werden im Gegenteil die Heutransporte einen sehr starken Umfang annehmen und die Transporteinnahmen der Eisenbahn werden das gewöhnliche Mass sogar übersteigen. Und dieses letzte Moment wird vom klugen Wirtschaftspolitiker, der die Interessen der Landwirtschaft vertritt, stark betont. Mit der Begründung : Der Ausfall an Einnahmen wird durch vermehrte Transporte beglichen, sind eine ganze Anzahl von Taxbegünstigungen gültig erklärt worden[18]).

## 2. Kapitel.

### Die Bedeutung der Ausnahmetarifierung der Transporte landwirtschaftlicher Güter.

Nach den Ausführungen des 1. Kapitels ist die Frage nach der volkswirtschaftlichen Bedeutung der allgemeinen schweizerischen Ausnahmetarife hauptsächlich dahin zu stellen : Wo greifen diese Ausnahmetarife in das

[18]) vgl. Verhandlungen der 30. Kommerziellen Konferenz 1926 über die Wiedereinführung des Ausnahmetarifs No. 37 für den Käseexport. S. 17 ff.

schweizerische Tarifsystem ein, wie gross sind die Zugeständnisse, die sie schaffen und in welchem Verhältnisse stehen die Taxherabsetzungen zum Wert und der wirtschaftlichen Bedeutung des jeweiligen Transportgutes ? — Zur Beantwortung dieser Frage müssen die einzelnen Ausnahmetarife in ihrer rein strukturellen Einordnung und in ihrer historischen Entwicklung gezeichnet und daraus dann Schlüsse auf ihre volkswirtschaftliche Bedeutung gezogen werden.

**1). Die Bedeutung der allgemeinen schweizerischen Ausnahmetarife.**

Der Ausnahmetarif No. 2 gewährte und gewährt noch die gleichen Taxen und Bedingungen wie der Tarif No. 3 für die Beförderung von Lebensmitteln in Eilfracht. Neu tritt aber hinzu, dass Gewicht und Umfang der Frachtstücke beschränkt werden : Gewicht bis 150 kg, Länge bis 3,5 m. Dies musste auch wieder analog zum Ausnahmetarif No. 4 im Interesse des Betriebes geschehen, da durch zu grosse Frachtstücke der Ein- und Auslad während der kurzen Aufenthaltszeiten der Personenzüge und mit den vorhandenen technischen Einrichtungen nicht möglich wäre. Ueber das Ausmass der Frachtermässigung gilt, was beim Ausnahmetarif 3 auszuführen sein wird. Es ist nicht in der Lage auf den Preis des Produktes einen Einfluss auszuüben, da die Sätze des Tarifs immer noch viel zu hoch sind und die Frachtkostenreduktion gegenüber der Beförderung als gewöhnliches Eilgut sehr gering ist. Diese Tatsache kommt deutlich in den verschwindend kleinen Transportquantitäten zum Ausdruck, die jährlich zum Ausnahmetarif 2 abgefertigt werden.

Der Ausnahmetarif 3 ist von den ehemaligen Privatbahnen für die Beförderung leicht verderblicher, der Volksnahrung dienender Güter aufgestellt worden. Daher stammt auch sein Charakter als Eilgut-Ausnahmetarif. Dieser massgebende Grundsatz ist aber noch in der Privatbahnära durchbrochen worden, indem z. B. auch Schokolade, Teigwaren, Konserven usw. in den Tarif aufgenommen wurden. Als dann später auch die Schweizerischen Bundesbahnen diesen Grundsatz übernommen hatten, führte diese Tatsache zu einer Anzahl von Berufungen. Die Verwaltung unserer Landesbahn nahm aber durchwegs den Standpunkt ein, dass der Charakter dieses Tarifs nicht durchwässert werden dürfe und entfernte sogar gewisse nicht leichtverderbliche Güter aus ihm. Dies geschah übrigens auch mit Rücksicht auf den Betrieb. Denn als Eilgut müssen diese Sendungen laut Transportreglement mit Personenzügen befördert werden[19]). Nehmen diese Sendungen aber einen solchen Umfang an, dass diese Beförderungsart nicht mehr möglich ist oder zu erheblichen Schwierigkeiten führt (Personalvermehrung auf Stationen zu raschem Ein- und Auslad, Zugver-

[19]) Transportreglement § 53 : «Eilgut wird in der Regel mit Personenzügen befördert, mit Güterzügen nur dann, wenn dabei . . . die Lieferfrist gleichwohl eingehalten wird.»

spätungen), so werden die Selbstkosten dieses Transportes so hoch, dass sie unbedingt eine Erhöhung der Frachtsätze nach sich ziehen. Dadurch würden aber hauptsächlich die Transporte der schnell verderblichen Güter zu stark verteuert, so dass nicht nur das Absatzgebiet verkleinert, sondern auch die Lebenshaltungskosten in Industriegebieten erhöht würden.

Der Ausnahmetarif 3 enthält besondere Taxen für Stückgut und für Wagenladungen zu 5 und 10 Tonnen. Als Wagenladungstarif kommt ihm heute kaum eine grosse Bedeutung zu ; höchstens werden etwa Fleischsendungen von Schlachthäusern an Einkaufsgenossenschaften usw. in Privatkühlwagen zum Ausnahmetarif 3 befördert. Wichtiger ist er dagegen als Stückguttarif. Als solcher ermässigt er die Eilguttaxen bei 50 km um 18% und bei 400 km um 21%[20]). Rechnet man allerdings die Frachtverbilligung auf die Mengeneinheit der beförderten Ware um, so wird man auch hier gewahr, dass diese nicht so gross ist, dass sie vom Konsumenten verspürt werden kann, sondern dass sie dem Händler oder dem Produzenten höchstens einen zusätzlichen Gewinn schafft.

Als Beispiel folgt die Berechnung der Preise und Transportkosten einer Kiste Eier. Der Preis bei Engros-Verkauf ab Lager stellt sich heute[21]) auf ca. 16 Rp. das Stück. Der Detailverkaufspreis beträgt für die gleiche Sorte Eier ca. 20 Rp. das Stück ; es bleibt somit eine Marge von 4 Rp. übrig. Davon werden bei einem Transport auf eine Entfernung von 100 km zum Ausnahmetarif 3 0,62 Rp. verbraucht, das macht 15%. Bei Aufgabe als gewöhnliches Eilgut würde der Frachtbetrag pro Ei 0,76 Rp. = 19% ausmachen. Schon bei 200 km steigt er auf 0,98 Rp. = rund 25% (Eilgut 1,21 Rp. = rund 30%). Sehr oft wächst dieser Frachtanteil prozentual noch viel stärker, wenn nämlich die Spanne zwischen den beiden Preisen noch geringer wird, was durchaus vorkommen soll. Hier könnte durch Abbau der Taxen des Ausnahmetarifs 3 volkswirtschaftlich bestimmenden Einfluss ausgeübt werden.

Ferner : Es wird sogar von den kompetenten Organen der Bahnen zugegeben, dass die Taxen dieses Ausnahmetarifs zu hoch seien, als dass der Tarif eine wesentliche volkswirtschaftliche Bedeutung im Sinne einer billigen und raschen Beförderung von Lebensmitteln hätte. Diese Tatsache wird zur Zeit der verschärften Lastkraftwagenkonkurrenz besonders deutlich. Folgendes Beispiel mag dies beleuchten : Ein Gemüsehändler von Zürich kauft auf dem Basler Engrosmarkt 1'000 kg frisches Gemüse ein. Möglichst rasch will er sein Gut nach Zürich transportieren, um es noch in frischem Zustand an seine Kunden absetzen zu können. 1'000 kg zum Ausnahmetarif 3 kosten Basel-Zürich 71.90 Fr. Dazu muss der Händler ein Hin- und Rück-

---

[20]) Sämtliche auf den folgenden Seiten durchgeführten Vergleiche der Normal- mit den Ausnahmetarifsätzen beziehen sich, wenn nichts anderes angegeben ist, auf das Jahr 1930.

[21]) Heute = Oktober 1930.

fahrtbillet im Betrage von 12.70 Fr. zuschlagen, sodass ihm die gesamten Transportkosten auf 84.60 Fr. zu stehen kommen. Die Bundesbahnen versprechen diesem Händler wesentliche Begünstigungen (Aufgabe der Sendung ausser Bureauzeit, Beförderung mit Schnellzug, Kürzung der Lieferfrist) und dennoch wird der Transport per Automobil durchgeführt. Denn das Automobil hat folgende Vorteile : Verpackung und Hintransport zum Bahnhof fallen weg, Auf-, Ab- und Umladkosten werden erspart, der Händler fährt per Auto nach Basel und hat dafür keine Fahrkartenkosten. Auf der Fahrt nach Zürich können die Produkte bereits an die Kunden abgegeben werden, sodass die Transportzeit auf ein Minimum heruntergesetzt wird. Trotzdem die Sesa[22]) diesem Verfrachter eine Ermässigung von 30% des Tarifes anbietet, nimmt er sie nicht an mit der Behauptung, der Automobiltransport komme unter Berücksichtigung aller Faktoren immer noch billiger zu stehen. Von hier aus ist daher unbedingt zu sagen, dass dem Ausnahmetarif 3 keine grosse volkswirtschaftliche Bedeutung mehr zukommt. Sie erschöpft sich in Klein-Sendungen, die, wenn der Tarif nicht bestehen würde, trotzdem per Bahn entweder als Frachtstückgut oder als gewöhnliches Eilgut transportiert würden. Zudem sind aber die Transporte für gewöhnliches Frachtgut derart beschleunigt worden, dass eine Aufgabe als Eilgut in vielen Fällen gar nicht mehr in Frage kommt.

Der Ausnahmetarif 4 führt in seinem Warenverzeichnis die gleichen Güter auf, wie der Ausnahmetarif 3. Die Aehnlichkeit der beiden Tarife ist in dieser Hinsicht so gross, dass im Schosse der Kommerziellen Konferenz schon die Zusammenlegung beider zu einem Ausnahmetarif diskutiert worden ist. Diese Anregung war damals (in den Jahren 1918—1920) von keinem Erfolg begleitet ; es mag ein Zeichen dafür sein, dass doch verschiedene Transporte durch diese beiden Tarife ausgeführt werden sollen. Der Ausnahmetarif 4 ist der typische Tarif für Kleinsendungen, die rasch und auf kurze Distanzen befördert werden. Daher beschränkt er das Höchstgewicht auf 100 kg. Die Ermässigung gegenüber den Eilguttaxen ist für alle Entfernungen gleich und beträgt 22%. Die Sätze sind also noch niedriger als diejenigen des Ausnahmetarifs 3 und zwar auf alle Entfernungen um 20 Rp. Diese Tatsache liegt in der besonders einfachen Abfertigungsart begründet, wodurch überall die Expeditionsgebühr um diese 20 Rp. erniedrigt wird.

Eine sehr wichtige Begünstigung gewährt er durch die Bestimmung, dass die leeren Gefässe, in denen der Volltransport ausgeführt wurde, gratis zur Abgangsstation zurückbefördert werden. Die Beliebtheit dieser Bestimmung ist dann sofort ersichtlich, wenn das Verhältnis zwischen den Frachten für

---

[22]) Schweizerische Express A.-G. Zweck der Gesellschaft ist die Unterstützung von Bestrebungen zur Verbesserung des Personen- und Güterverkehrs der Schweiz, sowie der Betrieb von Geschäften aller Art, die mit dem Transport von Personen und Gütern in irgend einem Zusammenhang stehen. Ausser den Schweizerischen Bundesbahnen sind 39 Privatbahngesellschaften an der Sesa beteiligt.

den Transport des Gutes und für die Rücksendung der Gefässe ins Auge g fasst wird. Die Minimaltaxe für Gütertransporte beträgt nämlich 50 R plus 10 Rp. eidgenössische Stempelgebühr auf Frachturkunden. Dieser B trag macht bei der Natur der Sendungen einen wesentlichen Prozentsatz d Wertes aus. Der Wegfall der Fracht für den Rücktransport verbilligt d Volltransport nicht selten um 50%, denn oft beträgt auch diese Fracht nic mehr als 60 Rp.

Das Ausmass der Frachtermässigung des Ausnahmetarifs 4 soll an eine Beispiel gezeigt werden, das willkürlich aus den Abrechnungspapieren ein Station entnommen ist. Die Käserei eines Dorfes versendet 15 kg Butter a einen Kunden in einer Stadt, die 22 km entfernt liegt. Bei einem Taxgewic von 20 kg beträgt die Fracht zum Ausnahmetarif 4 Fr. —.50 plus —.10 eidg nössische Stempelsteuer. Als Eilgut würde sich die Fracht wie folgt g stalten :

| | |
|---|---|
| 20 kg als Eilgut auf 22 km kosten | —.60 |
| + Eidgenössische Stempelsteuer | —.10 |
| | —.70 |
| Rücktransport der leeren Kiste als Stückgut (Frachtberechnung zum halben Gewicht mindestens 20 kg) | —.50 |
| + Eidgenössische Stempelsteuer | —.10 |
| | —.60 |
| Total der Frachtspesen für den Transport | 1.30 |

Unter Berücksichtigung des Rücktransportes verbilligt somit der Ausnahm tarif 4 in diesem Fall die Frachtkosten um 54%. Während bei der Ausnahm trifierung bloss 4 Rp. Fracht auf das kg Butter anfallen, sind es bei d Normaltarifierung 8,7 Rp. Bei einem Warenwert von Fr. 4.50 machen die Beträge 0,9% bezw. 2,9% aus. Diese Ermässigungen sind zweifellos in d Lage, Transporte dieser Art zu unterstützen ; sie schaffen damit aber auc dem Kleinhandel eine Erleichterung, die sehr hoch eingeschätzt wird.

Die folgende Bestimmung zeigt, dass im Interesse der schnellen Befö derung in Form von Ausnahmetaxen sogar höhere Sätze bezahlt werde Sendungen zum Ausnahmetarif 4 von Basel nach Airolo werden nach d Instradierungsvorschriften für Güter über Olten — Lenzburg — Rothkre — Goldau geleitet. Der Frachtsatz beträgt für die 194 Tarif-km lange Streck 1230 Rp. für 100 kg. Diese Route weist nun aber nicht die günstigen u raschen Zugsverbindungen auf, wie diejenige über Olten — Luzern — Go dau ; ein Transport über die letztere Strecke wird daher früher an seine Bestimmungsort ankommen. Dafür muss aber der Verfrachter den erhöht Frachtsatz von 1255 Rp. für 100 kg entrichten[23]). — Dieses eine Beispi

[23]) vgl. E.A.V. 793/1929.

wäre durch eine Menge analoger zu vermehren. Die Bedeutung dieser Art von Ausnahmetaxen ist aber daraus deutlich ersichtlich : Sie liegt nicht in der Billigkeit der Beförderung, sondern in der Raschheit der Sendungen, bequemeren Aufgabezeiten etc. Theoretisch handelt es sich hier um eine Ermässigung des Expressguttarifes, welcher im Normalfall die Bedingungen und Frachtsätze für begleitetes Reisegepäck im Personenverkehr zur Verfügung stellt. Denn diese Transporte werden dann nicht mehr nach den Instradierungsvorschriften für Güter ausgeführt, sondern erreichen auf dem raschmöglichsten Weg ihren Bestimmungsort. Dieser eine Fall bestätigt auch wieder die Absicht der Bahnen bei der Schaffung des Ausnahmetarifs 4 : Auf kurze Distanzen sollte für die rasche Beförderung von Lebensmittel-Kleinsendungen eine besonders billige und einfache Abfertigung geschaffen werden. Dehnen sich dann die Transporte über längere Strecken aus, so kann der Tarif den Anforderungen nicht mehr genügen.

Einen ganz andern Charakter als die beiden eben behandelten trägt der Ausnahmetarif 5 für den Transport von Käse in Wagenladungen in gewöhnlicher Fracht. Er nimmt in weitgehendem Masse Rücksicht auf die Natur des Transportgutes und ermöglicht dadurch in vielen Fällen erst den Transport. Käse tarifiert nämlich als hochwertiges Gut zur allgemeinen Wagenladungsklasse. Die Ermässigung der Frachten durch den Ausnahmetarif geschieht dadurch, dass die Taxen für 5'000 kg schon bei Wagenladungen von 3'000 kg angewendet werden können. Der Tarif entstammt eigentlich einer Zeit, wo die Eisenbahnen nur über geringräumige Wagen verfügten. Damals war er rein technisch ein Erfordernis, denn die Natur des Käses verträgt es nicht, dass 5'000 kg in einem geringräumigen Wagen, also in mehreren Schichten übereinander verladen werden. Als dann die Bahnen zur Anschaffung von grösseren Wagen übergingen und auch eine grosse Anzahl dieser Wagen zur Verfügung stellten, wurde der Ausnahmetarif 5 aufgehoben. Dies geschah nicht nur aus technischen, sondern auch aus wirtschaftlichen Erwägungen im Jahre 1918. Als ausschlaggebender Grund wurde aber diese technische Neuerung angegeben. 1921 wurde vom Bauernsekretariat aus das Gesuch um Wiedereinführung gestellt : An kleinen Orten sei es oft unmöglich 5'000 kg Käse gleichzeitig aufzuliefern, da die Produktion einfach nicht ausreiche. Sowohl die Kommerzielle Konferenz als auch nachher das Eisenbahndepartement, die Rekursbehörde, wiesen das Gesuch ab. Und trotzdem wurde der Ausnahmetarif 5 im Jahre 1925 wieder eingeführt. Dabei waren aber nicht mehr volkswirtschaftliche, sondern rein betriebsökonomische Ueberlegungen der Bahnen massgebend.

Von einer volkswirtschaftlichen Bedeutung des Ausnahmetarifs kann heute nicht mehr gesprochen werden. Er ist lediglich noch ein Instrument der Bahnen im Kampf Eisenbahn-Auto. Und auch hier scheint die Lage für die Eisenbahn nicht sehr günstig zu liegen, denn Käsetransporte von der Käserei zum Grosshändler werden fast restlos mit Hilfe von Autos aus-

geführt. Dabei ist zu betonen, dass in diesem Kampf nicht nur finanzielle Argumente ausschlaggebend sind ; vielmehr sind es auch Gründe der Bequemlichkeit und Leichtigkeit des Transportes und der Ausnützung der wirtschaftlichen Machtstellung des Käsehandels in der Schweiz.

Auf die grosse volkswirtschaftliche Bedeutung der Tarifierung der Getreidetransporte wurde bereits hingewiesen. Der Ausnahmetarif 6 ist daher auch einer der wichtigsten Ausnahmetarife, dessen Handhabung tiefgreifenden Einfluss ausübt. Er ermässigt die Frachtsätze des Spezialtarifs Ib bei 50 km Transportdistanz um 17%, bei 400 km aber um 43%. Für den Import von Weizen zur Brotbereitung enthält er weitere noch billigere Frachtsätze. Die grosse Bedeutung des Ausnahmetarifs 6 ist unter anderem auch daraus ersichtlich, dass zu seinen Bedingungen mehr Transporte ausgeführt werden, als zum Spezialtarif I. Durch 2 weitere Momente wird er aber noch besonders wichtig :

Einmal ist in diesem Rahmen die Ermässigung zu behandeln, welche die Schweizerbahnen für den Transport von Getreidesaatgut gewähren. Während des Krieges entstanden in der Schweiz die Saatzuchtgenossenschaften, die hauptsächlich darauf bedacht sind, dass nur noch besichtigtes Getreide von hoher Qualität angepflanzt wird. Es wird vor der Aussaat von den landwirtschaftlichen Produktionsstätten zu den Reinigungs- und Besichtigungsstellen und von da wieder zum Bauern zurückbefördert. Vom Bauernverband aus wurde 1922 eine 50%ige Frachtermässigung für solches Getreide gefordert. Sie wurde im Jahre 1924 unter folgenden Gesichtspunkten auch gewährt : Erstens bestanden bei den deutschen Bahnen bereits ähnliche Zugeständnisse ; und zweitens lag und liegt die Erhaltung des Getreideanbaues der Schweiz bei gleichzeitiger stetiger Steigerung der Qualität in grossem staatspolitischen Interesse. Eine missbräuchliche Anwendung dieser Ermässigung sollte durch staatliche Kontrollbescheinigungen verhindert werden.

Die zweite wichtige Bestimmung ist die, dass für den Import von Weizen zur Brotbereitung besondere Frachtsätze aufgestellt sind. Der Anhang zum Ausnahmetarif 6 gewährt billigere Taxen für solches Getreide, welches an schweizerische Handelsmühlen adressiert ist, ab ganz bestimmten Grenzstationen her je nach der Herkunft des Produktes. Die gleiche Taxbegünstigung wird aber auch eingeräumt, wenn die Sendungen in einem Lagerhaus im Innern der Schweiz zeitweilig gelagert und erst ab dort nach gewissen Bestimmungsstationen verfrachtet werden. Hier leitet nun die Bahn nicht nur den Verkehr über die für sie betriebsökonomisch günstigste Linie, sondern trägt wesentlich dazu bei, das hauptsächlichste Nahrungsmittel zu verbilligen. Umgekehrt soll durch diese Massnahme aber auch den Automobiltransporten eine wirksame Konkurrenz entgegengesetzt werden. Ueber das Ausmass der Frachtverbilligung orientiert die folgende Tabelle, welche Relationen herstellt zwischen dem Grenzübergang Basel und 4 wichtigen Stationen, die schweizerische Handelsmühlen bedienen.

| km | von Basel nach | A. T. 6 | Anhang zum A. T. 6 | Frachtermässigung in % |
|---|---|---|---|---|
| | | in Rp. pro 100 kg | | |
| 108 | Biglen | 157 | 102 | 35 |
| 23 | Laufen | 45 | 40 | 12 |
| 306 | Mendrisio | 266 | 164 | 38 |
| 41 | Olten-Hammer | 74 | 58 | 22 |

Der Ausnahmetarif 7 für den Transport von Wein etc. nimmt wie der Ausnahmetarif 5 Rücksicht auf die Natur des Transportgutes. Sein Charakter ist allerdings heute auch nicht mehr in Reinkultur erhalten und um die Absicht der Verwaltung zu verstehen, die sie mit der Einführung dieses Tarifs hegte, muss weiter zurückgegriffen werden. Im Jahre 1908 beschloss der Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen die Einführung eines besonderen Ausnahmetarifs für Wein, Weinmost und Sauser in Fässern, gültig für Wagenladungen von mindestens 6'000 kg. Grund zur Einführung dieses Tarifs waren Begehren der Landwirtschaft; es sollte den Weinbau-treibenden Gebieten, die unter starker ausländischer Konkurrenz litten, geholfen werden. Sehr oft war es aber auch einfach nicht möglich Wagenladungen von 10'000 kg in Fässern zusammenzubringen. Denn der Raum, den eine solche Gewichtsmenge einnimmt, ist bei Wein in Fässern grösser, als der zur Verfügung stehende Flächeninhalt des Normalgüterwagens.

Wein ist durch die Güterklassifikation der allgemeinen Wagenladungsklasse A bezw. B zugeteilt. Der Ausnahmetarif 7 vom 1. August 1929 schuf davon insofern eine Ausnahme, als für Sendungen von Wein von mindestens 3'000 kg Frachtsätze zur Verfügung gestellt wurden, die sich aus folgenden Elementen zusammensetzten:

Streckentaxen der Klasse A, erhöht um 20%.

Normale Expeditionsgebühren für Wagenladungen.

Mit dieser Massnahme wollte man die Autokonkurrenz eindämmen in dem Sinne, dass auch die grösseren Stückgutsendungen wieder für die Bahn zurückgewonnen würden. Zugleich wurde der Anwendungsbereich des Tarifs auf Obstmost, Mineralwasser, Limonade, und ähnliche künstliche Getränke in Fässern und Flaschen ausgedehnt.

Aber auch diese Erweiterung genügt nicht, um der Autokonkurrenz ein wirksames Mittel entgegenstellen zu können. Gegenwärtig planen die Schweizerischen Bundesbahnen, das Mindestgewicht für den Ausnahmetarif 7 auf 1'000 kg herabzusetzen. Der Stand der Unterhandlungen lässt keinen Zweifel zu, dass diese Massnahme im Frühjahr 1931 durchgeführt wird. Damit würde nun der Ausnahmetarif 7 zu einem reinen Stückgut-

Ausnahmetarif degradiert. Seine Ermässigungen gegenüber der Stückgutklasse 2 gestalten sich dann wie folgt:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 30% | bei | einer | Transportstrecke | von | 50 km |
| 31% | « | « | « | « | 100 « |
| 17% | « | « | « | « | 200 « |
| 5% | « | « | « | « | 300 « |

Der Ausnahmetarif 7, der ursprünglich im Interesse der welschen Weinbauern und mit Rücksicht auf die Besonderheit des Transportgutes aufgestellt worden war, ist heute zu einem reinen Konkurrenztarif geworden. Einst standen volkswirtschaftliche Aufgaben im Vordergrunde; heute erfüllt er eine betriebsökonomische Forderung.

Der Ausnahmetarif 9 für den Transport von landwirtschaftlichen Produkten als Stückgut versetzt eine ganze Menge von Gütern von der Stückgutklasse 1 in die Klasse 2. Er ist im Jahre 1884 entstanden auf der Grundlage eines Bundesbeschlusses[24]). Dort wurde hauptsächlich eine Erweiterung der Stückgutklasse 2 und eine Detarifierung gewisser Güter der Klasse 1 gefordert.

Diesem Stückguttarif kommt auch heute noch eine ganz eminente Bedeutung zu. Für sämtliche landwirtschaftlichen Produkte wird durch ihn eine billige Beförderung gewährleistet. Billig natürlich im relativen Sinne zum Güterwert und zur Verschleisspanne zwischen Engros- und Detailpreis. Es handelt sich hier meistens um kleinere Sendungen vom Gross- an den Kleinhändler, vom Kleinhändler an den Konsumenten, oder endlich direkt vom Bauern an den Konsumenten. Wie gross die Frachtanteile hier werden, soll an einem analogen Beispiel wie beim Ausnahmetarif 3 gezeigt werden.

Ein Fass Wein zu 50 Liter wird aus dem Tessin nach der Zentralschweiz befördert. Das Fass hat ein Bruttogewicht von 63 kg (Taxgewicht 70 kg; das Bruttogewicht wird auf die nächsten 10 kg aufgerundet). Die Tarifdistanz beträgt 250 km. Nach den geltenden Taxschemata sind die Frachtkosten bei Tarifierung zur Stückgutklasse 1 Fr. 6.20, zum Ausnahmetarif 9 Fr. 5.—. Auf den Liter entfallen somit 12,4 Rp. bezw. 10 Rp. Bei einem Verkaufspreis von Fr. 1.20 ab Versandstation macht diese Ermässigung von 2,4 Rp. schon 2% des Warenwertes aus.

Der Ausnahmetarif 11 für den Transport von Heu, Stroh, Spreue etc. in Wagenladungen von 5'000 kg, nimmt ebenfalls Rücksicht auf die Natur des Transportgutes. Für Ladungen von 10'000 kg, die beim geringen spezifischen Gewicht dieser Güter kaum zu Stande kommen, sind auch keine Sätze enthalten. Wenn 10 t Heu auf einen Normalgüterwagen verladen werden sollten, so müsste es maschinell gepresst sein. Dazu fehlen aber dem

[24]) Bundesbeschluss betr. das Tarifwesen der schweizerischen Eisenbahnen vom 19. Dezember 1884.

Bauern, oft auch den kleineren landwirtschaftlichen Genossenschaften die zweckmässigen Einrichtungen. Ermässigte Frachtsätze für 10 t Ladungen würden somit nur Transporte von ausländischem Heu begünstigen[25]). Der Ausnahmetarif 11 hat eine bezeichnende Entwicklung durchgemacht. Während des Krieges ist er durch Bundesratsbeschluss ausser Kraft gesetzt worden. Im Jahre 1921 wurde er dann zur Behebung der allgemeinen landwirtschaftlichen und industriellen Krise wieder eingeführt. Seit dem Jahre 1923 sind seine Taxen regelmässig um gewisse Prozentsätze erniedrigt worden.

Der Ausnahmetarif 11 ermässigt im Normalfall die Frachtsätze des Spezialtarifs IIIa, dem Heu, Stroh, Spreue usw. zugeteilt sind, bei 30 km um 21% und bei 400 km um 25%. — Nicht nur die grossen Transportmengen, die zu eben diesen Frachtsätzen befördert werden, geben Zeugnis von seiner Wichtigkeit im Sinne einer volkswirtschaftlich zweckmässigen Ergänzung des Normaltarifs. Sondern auch seine Entwicklung seit dem Jahre 1921 zeigt das Beispiel einer maximalen Ausnützung des Tarifs und der restlosen Unterstellung der Tarifpolitik unter die allgemeine Staatspolitik. Dass die Eisenbahnen zugleich in ihrem eigenen betriebsökonomischen Interesse handelten, sei nur nebenbei erwähnt.

1923 war die Situation so : Infolge der Ungunst der Witterung herrschte in der Schweiz Dürrfuttermangel. Man war weitgehend auf Importe angewiesen. Dabei machten die Frachten auf längere Distanzen oft erhebliche Prozentsätze des Materialwertes aus. Der Bauernverband verlangte daher eine 20—30%ige Ermässigung der Frachten des Ausnahmetarifs 11. Und die Schweizerischen Bundesbahnen gewährten 30% für die Wintermonate 1923/24. Die Herabsetzung wurde auf nochmaliges dringendes Verlangen hin bis zum September 1924 verlängert. Unterdessen hatte sich die Lage nicht gebessert. Auch das Jahr 1924 brachte infolge seiner grossen Trockenheit während der Sommermonate einen Futterausfall mit sich, sodass wiederum eine 20%ige Begünstigung gewährt wurde.

Im Jahre 1925 waren dann die Verhältnisse gerade umgekehrt. Die Ernte war überall äusserst ergiebig ausgefallen. Ein gleichartiger Grund für die Taxbegünstigung bestand also nicht mehr. Aber unter folgendem entgegengesetzten Gesichtspunkt wurde die Taxbegünstigung wieder verlangt und auch wieder gewährt. Nicht nur die Schweiz, sondern auch das Ausland verzeichnete günstige Ernten. Die Konkurrenz der ausländischen Ware drückte besonders stark auf die Preise. Um den schweizerischen Produkten einen Vorsprung vor den ausländischen zu geben, wurde daher erneut eine Taxherabsetzung von 20%, dieses Mal jedoch nur für Inlandsware, gewährt.

Der Ausnahmetarif 25, dessen Aufbau oben bereits gezeichnet wurde, dient den landwirtschaftlichen Produkten so weit, dass er Kartoffeln

---

[25]) vgl. Bericht der Generaldirektion an den Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen vom 19. Januar 1904.

und Rüben in seinem Artikelverzeichnis aufnimmt. Wir haben es hier mit einem typischen Nachkriegstarif zu tun. Er wurde eingerichtet, als die Gütertaxen noch durch die Kriegszuschläge ganz beträchtlich erhöht waren.

Bei seiner Aufstellung im Jahre 1924 fragte man sich, ob man einen Spezialtarif IV oder aber einen neuen Ausnahmetarif einführen sollte[26]). Nie deutlicher als hier kommt zum Ausdruck, wie wenig Spielraum das Tarifgesetz für eine Normaltarifierung lässt, die sich den wirtschaftlichen Bedürfnissen anpassen muss.

Der Ausnahmetarif 25 ermässigt die Taxen des Spezialtarifs IIIb bei 50 km um 8% und bei 400 km um 13%. Er hatte aber auf die Transporte der erwähnten landwirtschaftlichen Produkte in den verflossenen Jahren insofern keine grosse Wirkung, als während der Erntezeiten die Tarife regelmässig um gewisse Prozentsätze ermässigt worden sind. Diese temporären Ermässigungen und ihre Bedeutung für das Wirtschaftsleben werden unten behandelt[27]). — Immerhin erniedrigt auch dieser Ausnahmetarif die Frachtsätze für eine Wagenladung Kartoffeln von 10 Tonnen bei einer Beförderungsstrecke von 50 km bereits um 7 Fr., bei 100 km um 11 Fr. und bei 200 km um 30 Fr. Wenn wir einen durchschnittlichen Warenwert von 12 Fr. pro dz annehmen, so macht die Ermässigung bei 100 km Transportdistanz schon rund 1% des Warenwertes aus. Fliessen diese Frachtermässigungen nicht alle und restlos als zusätzlicher Gewinn in die Tasche des Händlers, so erniedrigen sie den Detailpreis. Vielleicht liegen hier die Verhältnisse aber so, dass sie dem Bauern einen zusätzlichen Gewinn bringen. Dies ist unter Berücksichtigung der heutigen Zollpolitik am ehesten anzunehmen. Denn durch sie wird ja gerade zur Erntezeit der Kartoffelpreis künstlich gehoben und dem Bauern dadurch ein sicheres Einkommen gewährleistet. Tritt dann noch die Frachtermässigung hinzu, so wird wenn nicht sein Gewinn erhöht, so doch die Absatzfähigkeit seines Produktes erleichtert.

Der Ausnahmetarif 31 als Export- und daher Richtungstarif soll später in seiner ganzen Bedeutung erfasst werden[28]). An dieser Stelle ist nur zu erwähnen, dass er auch für den Export von Käse, allerdings über ganz genau vorgeschriebene Routen und Grenzübergänge anwendbar ist. Käse wird zur Serie 1 dieses Tarifes abgefertigt. Die Frachtermässigungen die hier z. B. gegenüber dem Ausnahmetarif 5 für den innerschweizerischen Verkehr gewährt werden, sind hauptsächlich für Transportentfernungen von über 200 km ganz gewaltig. Ein Vergleich dieser beiden Tarife ist nur unter einem Vorbehalt möglich : Der Ausnahmetarif 5 gilt schon für Ladungen von 3'000 kg, Ausnahmetarif 31 dagegen erst für solche von 5'000 und 10'000 kg. Die Ermässigungen sind aus folgender Zusammenstellung ersichtlich :

---

[26]) Protokoll der 27. Kommerziellen Konferenz 1924, S. 25.
[27]) vgl. S. 58 f.
[28]) vgl. S. 102.

| | A. T. 5 für 3000 kg. | A. T. 31 für 5000 kg | A. T. 31 für 10 000 kg |
|---|---|---|---|
| | Frachtsätze in Rp. pro 100 kg | | |
| 50 km | 129 | 119 | 103 |
| 100 km | 236 | 172 | 147 |
| 200 km | 450 | 279 | 236 |

Wenn wir uns vergegenwärtigen, dass jährlich ca 30'000 Tonnen[29]) Käse ausgeführt werden, so wird uns auch die grosse Bedeutung dieses Ausnahmetarifs klar. Er wirkt scheinbar als Exportprämie. Die massgebenden Stellen der Schweizerischen Bundesbahnen erklärten aber, dass diese Begünstigungen wiederum weitgehend im betriebsökonomischen Interesse der Bahnen eingerichtet wurden. Denn sie haben ein Interesse, den Exportverkehr über möglichst lange Schweizerstrecken zu leiten. Hier scheint somit die volkswirtschaftliche Forderung der Verbilligung des Exportverkehrs mit der privatwirtschaftlichen der Verkehrsbelebung paralell zu laufen.

Der ehemalige Ausnahmetarif 32 für den Export von Aepfel und Birnen ist erkennbar als das Resultat einer Reihe von temporären Einzelbegünstigungen in den 1890er Jahren. Der Tarif von 1896 und später auch derjenige von 1904 sind anwendbar für Wagenladungen von 10'000 kg. Sie leiten den Export über ganz bestimmte Uebergänge und sind in diesem Sinne Richtungstarife. Zudem war der Ausnahmetarif 32 ganz analog zum heutigen Export Ausnahmetarif 31 auch noch im Rückvergütungswege anwendbar. wenn die Sendungen auf den Grenzbahnhöfen höchstens 5 Tage lagerten und dann ab dort zur Reexpedition nach dem Ausland gelangten. Er wurde im Jahre 1917 im Verein mit einer Menge anderer Ausnahmetarife ausser Kraft gesetzt und ist seither nicht mehr eingeführt worden. Die Taxen sind durch die temporären Frachtermässigungen für landwirtschaftliche Produkte regelmässig unterboten worden. Wie der neue Ausnahmetarif 50 die Frage des Obstexportes regelt, soll später behandelt werden.

Ueber den Ausnahmetarif 37 ist an dieser Stelle nichts mehr zu sagen. Er ist heute in den allgemeinen Exporttarif 31 aufgenommen worden und die Bedeutung der Tarifierung der Käseausfuhr wurde dort behandelt.

Der Ausnahmetarif 41 für den regelmässigen Transport von Milch ist bei der Struktur unseres Landes ein unbedingtes Erfordernis ; denn er gewährt, wie kein anderer Tarif, eine billige, rasche und zweckmässige Versorgung unserer Industrie- und Handelszentren mit diesem sehr wichtigen Nahrungsmittel. Und wenn wir uns vergegenwärtigen, dass die Milch für Städte wie Zürich und Basel aus einem Umkreis bis zu 150 km bezogen werden muss, so wird auch sofort seine Wichtigkeit deutlich und offenbar. Mei-

[29]) Mittelwert der Jahre 1926/29. vgl. Statistische Erhebungen des Bauernsekretariates. 1930. S. 37.

stens wird er ja zwar auf relativ kurze Strecken angewendet. Eine Untersuchung der Preisbildungskommission des schweizerischen Volkswirtschaftsdepartements aus dem Jahre 1927 gibt interessanten Aufschluss[30]). Dort wird gesagt, dass das Einzugsgebiet einer Stadt für die Bahntransporte von Milch sich auf einen Umkreis von 10—150 km erstreckt.

Machen wir mit dieser Untersuchung die Annahme, dass die Milch aus einer Entfernung von 20—100 km per Bahn zugeführt werde, so beträgt die Fracht heute 0,62 — 1,12 Rp. pro Liter. Der Bauer bekommt für seine Milch rund 22 Rappen, der Konsument bezahlt 35 Rp. dafür. Was dazwischen liegt, wird als die sogenannte Verschleisspanne bezeichnet. In dieser Spanne von insgesamt 13 Rappen ist auch die Fracht von 0,62 — 1,12 Rp. eingerechnet. Diese Sätze sind nun so niedrig, (rund 17% der Verschleisspanne) dass sie im Vergleich zu den anderen Unkosten nur ganz geringen Einfluss auf den Konsumentenpreis haben. Sie betragen sogar nur 25% mehr, als die Zufuhr der Milch vom Produzenten oder von der Sammelstelle zur Bahn und kommen gegenüber dem Restbetrag der Verschleisspanne (Kosten für die Milchabnahme der Sammelstellen, Verwaltungskosten der Milchgenossenschaften, Regulierungskosten, Ausgaben für Molkereibehandlung und Krisenrappen) überhaupt nicht in Betracht.

Interessant ist die Feststellung der zitierten Untersuchung, welche zugibt, dass die Milchtransporte zum Ausnahmetarif 41 «für die Bahnen einen Verlust bedeuten dürften». In der Tat sind auch die Frachtsätze für den Tarif nie erhöht worden. Die Frachten für die Milchtransporte sind somit heute noch gleich, wie vor dem Kriege. Es wird in der Schrift auch festgestellt, dass das Auto in der Regel nicht konkurrieren kann[31]). Heute soll dieses Verhältnis nach Aussage kompetenter Stellen sich allerdings zu Ungunsten der Bahn verändert haben. Die finanzielle Machtstellung der Milchverbände ist so gross geworden, dass das Auto der Bequemlichkeit wegen, trotz viel grösserer Kosten, vorgezogen wird. Aus den folgenden Ziffern ist auf diese Lage ebenfalls zu schliessen[32]) :

| | Bevölkerung der Stadt Basel | Zufuhr von Milch durch die S. B. B. |
|---|---|---|
| | | in 1000 Liter |
| 1924 | 142060 | 42434 |
| 1925 | 143220 | 40111 |
| 1926 | 145460 | 38671 |
| 1927 | 147900 | 37511 |
| 1928 | 150740 | 34219 |
| 1929 | 154170 | 32525 |

[30]) vgl. Die Verschleisspanne im Milchhandel der Schweiz.
[31]) a.a.O. S. 9 und 18.
[32]) vgl. Statistisches Jahrbuch der Stadt Basel, 1929, S. 106 und 208.

Trotzdem die Wohnbevölkerung der Stadt Basel in den Jahren 1924 bis 1929 um rund 12'000 Personen zugenommen hat, hat die Zufuhr von Milch durch die Schweizerischen Bundesbahnen um rund 10 Millionen Liter pro Jahr abgenommen. Der Grund zu dieser Abnahme liegt hier nicht mehr in der Tarifpolitik, sondern vielleicht mehr in einer Verschiebung der Lieferungsgebiete für die Stadt oder einer Konsumabnahme, oder endlich in einer Abwanderung der Transporte auf das Auto aus Bequemlichkeitsgründen.

### 2). Die Bedeutung der übrigen Ausnahmetarife und der Frachtermässigungen.

Der «Notstandstarif 1911» oder wie sein voller Name lautet: Temporärer Ausnahmetarif für die Beförderung in gewöhnlicher Fracht von frischen Kartofeln, gelben Rüben usw. zu Speisezwecken als Stückgut sowie in Wagenladungen von 5 und 10 Tonnen, ist zur Linderung der landwirtschaftlichen Futternot und der Lebensmittelteuerung eingeführt worden. Die Anwendungsbedingung, die ihm mit auf den Weg gegeben wurde, verhinderte, dass dieser Tarif dem Händler oder dem Produzenten einen zusätzlichen Gewinn einbrachte. Vielmehr sollte einzig und allein der Konsument von den Frachtermässigungen begünstigt werden. Die einzelnen Sendungen mussten aus diesem Grunde in überwiesener Fracht aufgegeben werden. Bevor der Empfänger sein Gut bei der Bestimmungsstation beziehen konnte, musste er eine schriftliche Erklärung abgeben, dass das Gut zum eigenen Gebrauch verwendet, an eigene Angestellte oder in Ausübung gemeinnütziger Tätigkeit zu oder unter den Selbstkosten abgegeben werde. Zudem verpflichtete sich der Empfänger, auf Verlangen der Eisenbahn die Richtigkeit der gemachten Angaben auf eigene Kosten überprüfen zu lassen. Diese Bestimmung schloss einen Missbrauch des Tarifes praktisch aus. Seine Anwendung erfolgte im Rückerstattungswege. Innert 6 Monaten mussten der Originalfrachtbrief und die oben beschriebene Erklärung an die Organe der Empfangsbahn eingereicht werden. Darauf hin wurden 50% des Frachtbetrages zurückerstattet[33]).

Zu den temporären Frachtermässigungen ist im Einzelnen noch Folgendes auszuführen: Das Jahr 1922 zeichnete sich durch eine aussergewöhnlich ergiebige Obsternte aus. Nach den Ziffern des Bauernsekretariates war sie gegenüber dem Vorjahre um über 200%, gegenüber einer Durchschnittsernte von 1914—1918 um 90% gestiegen[34]). Naturgemäss brachte diese Rekordernte — sie ist auch in den Jahren bis 1929 nicht mehr überschritten worden — niedrige Preise mit sich, die durch ein ferneres Moment noch weiter heruntergedrückt wurden: Infolge der gesunkenen ausländischen Valuten entwickelte sich ein Export nur in geringem Masse

---

[33]) vgl. Protokoll der 4. Kommerziellen Konferenz 1911, S. 36 ff.
[34]) vgl. Statistische Erhebungen des Bauernsekretariates 1930. S. 24.

und das inländische Angebot erhöhte sich. Der Preisindex dieser Produkte sank auf 47[35]). Die schweizerische Handelsstatistik aber zeigte eine Ausfuhr, die, wieder auf das Mittel von 1914—1918 bezogen, um 20% zurück gegangen war ; die Einfuhr dagegen war um 20% gestiegen. Diese aus den absoluten Ziffern errechneten Verhältnisse geben uns klar das Bild der damaligen Situation. Die Transporte von Obst mussten deshalb im Inlandverkehr detarifiert werden : Für die Zeit des Erntetransportes wurde Obst vom Spezialtarif II in den Spezialtarif III versetzt[36]). Die Ermässigung galt somit nur für Wagenladungen von 5 und 10 Tonnen und machte der Normaltarifierung gegenüber bei 50 km 17%, bezw. 23% und bei 200 km 19%, bezw. 27% aus (für Wagenladungen von 5 und 10 Tonnen).

Die temporäre Detarifierung ist rein verwaltungstechnisch ein sehr bequemer Weg der Frachtermässigung. Weder braucht ein neues Taxschema ausgearbeitet, noch müssen bestehende Taxen um gewisse Prozentsätze gekürzt werden. Die Abfertigung bleibt einfach und die richtige Anwendung der Spezialbegünstigung durch die Dienststellen wird in hohem Masse gewährleistet.

Für den Export von Birnen und Aepfeln schweizerischer Herkunft waren die Bauern mit dieser Ermässigung nicht zufrieden. Die Sätze der detarifierten Produkte mussten weiter um 50% gekürzt werden[37]). Der durchschnittliche Obstwert im Falle der Ausfuhr betrug im Jahre 1922 Fr. 18.60[38]). Die Fracht machte daher bei einer Transportstrecke von 50 km 3,3% bezw. 2,4% aus, bei einer solchen von 200 km 10,3% bezw. 7%. Inlandstransporte von Obst zum Zwecke der Ausfuhr dürften über grössere Strecken kaum vorgekommen sein. Vergleichen wir diese Frachtanteile des Jahres 1922 mit denen des Jahres 1929, welches ebenfalls eine Ernte über Durchschnitt aufwies, so können wir feststellen, dass 1922 die Frachtermässigung ungefähr doppelt so gross war, wie 1929[39]). Dies hängt auch damit zusammen, dass 1929 keine besonderen Taxherabsetzungen für Exportobst mehr gewährt wurden. Der Inlandsmarkt vermochte in diesem Jahr die Obsternte selbst ganz aufzunehmen. Die Tarifpolitik wurde somit hier zu einem wertvollen Instrument der allgemeinen Wirtschaftspolitik : Im Jahre 1929 wirkten diese Frachtermässigungen gleichsam wie Exportprämien, die natürlich auch nur so lange zu verantworten waren, als die schweizerische landwirtschaftliche Produktion nicht vom Binnenmarkt aufgenommen wurde.

Damit sind nun die Frachtermässigungen für landwirtschaftliche Produkte des Jahres 1922 noch nicht erschöpft. Auch bei den Kartoffeln war

---

[35]) 1914 = 100. vgl. a.a.O. S. 27.
[36]) vgl. E.A.V. 773 und 840/1922.
[37]) vgl. E.A.V. 904/1922.
[38]) vgl. Schweizerische Handelsstatistik 1922. Pos. 23, 24a, 24b.
[39]) Ermässigungen des Spezialtarifes II bei 1—100 km um 10%, über 100 km um 30%. Frachtanteile in % des mittleren Obstausfuhrwertes 1929 : Auf 50 km : 6,8 bezw. 5,5%, auf 200 km 16,9 bezw. 13,2% für Wagenladungen von 5 bezw. 10 Tonnen.

die Situation so, dass die ausländische Konkurrenz den Preis stark drückte. Das Bauernsekretariat behauptete sogar, er sei so weit gesunken, dass der Anbau nicht mehr lohnend sei. Nachträglich ist nun aber die Feststellung interessant, dass der Preisindex für Kartoffeln 1922 auf 132, 1926 aber auf 119[40]) stand. Trotzdem sind 1926 keine Taxermässigungen für den Transport von Kartoffeln gewährt worden. — Unter diesen Umständen gewährten die Bahnen eine Ermässigung von 30% auf den Spezialtarif III, dem dieses Gut normalerweise zugewiesen ist[41]). Die Begünstigung war auch wieder auf die Zeit vom September bis November beschränkt, galt also für die unmittelbare Spedition der Ernte. Trotz diesen Begünstigungen machten die Frachten für Kartoffeltransporte noch bedeutende Beträge aus : Bei einem mittleren Einfuhrwert von Fr. 14.81, der ungefähr mit dem Inlandspreis übereinstimmte, wurden von diesem Betrage bei einer Transportlänge von 50 km 5,9 bezw. 4,1% und bei einer solchen von 200 km 18 bezw. 12,3%[42]) für Frachten beansprucht. Die 30%ige Ermässigung war somit hier deutlich fühlbar und hat zweifellos den Absatz der Kartoffeln gefördert.

Eine letzte Ermässigung aus dem Jahre 1922 ist hier noch anzugeben : Obstwein und Obstmost in Wagenladungen von 5 und 10 Tonnen wurden von der allgemeinen Wagenladungsklasse in den Spezialtarif I detarifiert[43]). Die Begründung dieser Massnahme lautet, dass das Einzugsgebiet der Spiritusbrennereien der hohen Frachtsätze wegen auf nur 40 km beschränkt sei, was in verschiedenen Gegenden einen sehr schlimmen Einfluss auf die Obstverwertung ausübe, zu Produktionsüberschüssen führe und die Preise noch weiter drücke.

Die ausführliche Behandlung dieser temporären Begünstigungen des Jahres 1922 rechtfertigt sich darin, dass es sich in den folgenden Jahren nicht mehr um wesentlich neue Gesichtspunkte handelt. Dann sollte aber auch gezeigt werden, zu welch gewaltigen Frachteinbussen sich die Bahnen im Interesse unserer Landwirtschaft einverstanden erklären mussten. Die folgenden Ziffern mögen dies noch verdeutlichen : Das schweizerische Bauernsekretariat schätzt die Durchschnittsobsternte der Jahre 1912 bis 1922 auf 535'000 Tonnen[44]). Davon wurden bei sehr vorsichtiger Berechnung doch 273'000 Tonnen Obst auf eine mittlere Transportdistanz von 50 km befördert. Die Lastkraftwagenkonkurrenz ist durch einen Abzug von 6% der jährlichen Transportmenge berücksichtigt worden. Die Ermässigung betrug für diese Distanz im Durchschnitt, wieder auf der Grundlage der Schätzungen des Bauernsekretariates berechnet, 44 Rappen pro 100 kg. Dies bedeutet bei einer Transportmenge von 273'000 Tonnen einen jährlichen

---

[40]) 1914 = 100. Berechnung nach den statistischen Erhebungen des Bauernsekretariates.
[41]) vgl. E.A.V. 817/1922.
[42]) für Wagenladungen von 5 bezw. 10 Tonnen.
[43]) vgl. E.A.V. 886/1922.
[44]) vgl. Statistische Erhebungen des Bauernsekretariates, 1930 S. 25.

Frachtausfall bei der Beförderung von Obst von rund 1,2 Millionen Franken für die Bahnen. Diese Berechnung scheint auch dann nicht zu hoch gegriffen zu sein, wenn vernachlässigt wird, dass bei Normaltarifierung eine Anzahl Transporte gar nicht stattgefunden hätte. Wie weit diese Zugeständnisse nur dem Bauern und wie weit sie dem Konsumenten zukamen, das lässt sich sehr schwer feststellen. Zudem sind die Verhältnisse bei jedem einzelnen Transporte derart verschieden — die Praxis bestätigt das —, dass hier nichts definitives ausgesagt werden kann. Die heutige Situation spricht aber immerhin dafür, dass die Ermässigung unmittelbar die Gewinnmarge des Händlers erweitert, dass sie dem Bauern aber mittelbar durch erweiterte Absatzmöglichkeiten zu gute kommt. Auf alle Fälle bezahlen die Bahnen durch sie indirekt eine Prämie an die Erhaltung der schweizerischen Landwirtschaft.

Im Jahre 1923 hatte sich die Lage auf dem schweizerischen Obstmarkt noch nicht gebessert. Zwar betrug die Ernte nur noch rund $^1/_3$ der Rekordernte von 1922. Trotzdem standen die Obstpreise wiederum sehr tief, so dass die Frachtkosten stark ins Gewicht fielen. Die Ausfuhr an Obst ging noch weiter zurück, da die Hauptabnehmer immer noch nicht abnahmefähig waren.

Grundsätzlich wurden daher wieder Frachtnachlässe zugestanden, die sich aber materiell doch wesentlich von denen des Vorjahres unterschieden. Einmal wurde nun alles Frischobst schweizerischer Herkunft begünstigt, um keine Landesgegend zu benachteiligen. Zum Zweiten galt die Ermässigung sowohl für Stückgut als auch für Wagenladungssendungen. Durch den Einbezug der Stückgutsendungen war eine Massnahme geschaffen worden, die in den meisten Fällen direkt dem Verbraucher zu gute kam. Denn diese Kleinsendungen gehen ja sehr oft vom Bauern direkt an den Konsumenten und werden fast durchwegs in überwiesener Fracht aufgegeben. Trotzdem bleibt natürlich auch hier die Frage offen, wie weit der Verbraucher durch die niedrigen Frachtsätze zu einem Mehrkonsum angeregt wurde und damit dem Bauern grössere Absatzmöglichkeiten erwuchsen. Theoretisch ist dieser Fall denkbar, die einzelnen Erscheinungen aus der Praxis sprechen aber nicht dafür. Die Bahnen gewährten nun die Begünstigung nicht mehr im Wege der Detarifierung, sondern alle Normaltaxen sämtlicher Transporte wurden um 20% verkürzt. Die Ermässigung für Sauser wurde im Hinblick auf die herrschende Krisis im Weinbau auf 30% angesetzt. Aus Billigkeitsgründen musste auch für Obstmost schweizerischer Herkunft das gleiche Zugeständnis gemacht werden. Zur Ermöglichung der Rückeroberung der Absatzgebiete für den Export wurde auch hier eine weitere Ermässigung zugestanden: Sie betrug 50% der Taxen des Spezialtarifs II, ging also nicht so weit wie diejenige des Vorjahres[45]).

In den beiden folgenden Jahren 1924 und 1925 wiederholten sich während der Erntezeit die gleichen Ermässigungen mit nur geringfügigen Ab-

[45]) vgl. E.A.V. 760, 893, 894, 943 und 970/1923.

weichungen. Seit 1925 werden keine besonderen Exporttaxen für Obst mehr gewährt. Dafür wurden nun seit 1926 die Frachtkosten für feldbesichtigte und anerkannte Saatkartoffeln um 50% erniedrigt, analog der Zugeständnisse, die für Getreidesaatgut gewährt wurden. Die Gründe, welche zu dieser Massnahme führten, sind im wesentlichen die gleichen wie beim Getreide. Die riesige Auslandskonkurrenz sollte durch Produktion von Qualitätsware bekämpft werden. Dazu war aber wiederum die Mithilfe der Transportanstalten notwendig, welche die Transporte von Saartkartoffeln zu den Eidgenössischen Versuchsanstalten und zurück zum Bauern einer billigen Spezialtarifierung unterwerfen mussten.

In den folgenden Jahren wurden während der Erntezeit einfach die Ermässigungen der Vorjahre mit geringfügigen Abweichungen gewährt. 1929 griff sogar der Bund ein, indem der Bundesrat das Finanzdepartement beauftragte, für die Verbilligung der Frachten für Tafel- und Wirtschaftsobst, das aus Obsterzeugungsgebieten nach den städtischen Konsumplätzen und in die Gebirgsgegenden geliefert wird, besorgt zu sein[46]). Die halbe Fracht sämtlicher Transporte, die bereits durch prozentuale Ermässigungen der Bahn verbilligt waren, wurde vom Bund auf Rechnung der Alkoholverwaltung übernommen.

Diese temporären Ermässigungen der Jahre 1922—1929 wurden schliesslich im Jahre 1930 in den temporären Ausnahmetarif 50[47]) gekleidet. Damit ist nun gegen die früheren Jahre doch eine wesentliche Aenderung geschaffen worden. Nicht nur wird dadurch die Abfertigungsweise der landwirtschaftlichen Güter erleichtert, sondern die Ermässigung der Frachten hat damit formell einen andern Charakter angenommen. Nach unserer Begriffsfestsetzung haben wir es hier nun mit einem reinen Beispiel eines Ausnahmetarifs zu tun, der das Merkmal der zeitlichen Beschränkung bei Gültigkeit für das ganze Verkehrsnetz trägt.

Dieser temporäre Tarif ist anwendbar für Beeren, Feld- und Gartengewächse, Kastanien, Nüsse, Obst, Obstmost und Obstwein, Weinmost (Sauser) und neuen Wein. In 7 Serien gewährt er verschiedene Taxen teilweise schon vom 1. Juni an (für Beeren und Feld- und Gartengewächse), teilweise vom 15. August und 15. September an (für die übrigen genannten Produkte). Dabei ist er für Beeren und Feld- und Gartengewächse nur im Eilstückgutverkehr anwendbar.

Serie 1 und 2 enthalten die Eilgutfrachtsätze ; sämtliche Güter ausser Weinmost und Obstwein werden zu den billigeren Ansätzen befördert. Die Taxen des Ausnahmetarifs 3, zu denen normalerweise diese Transporte stattfinden würden, werden durch diese Serie 2 um 30% gekürzt. Die Verbilligung der Serie 1 dagegen beträgt nur 13%.

---

[46]) Bundesratsbeschluss über die Förderung der Verwertung der Obsternte und Versorgung der Städte und Gebirgsgegenden vom 30. September 1929.

[47]) Eingeführt durch E.A.V. 665/1930 auf 1. August 1930.

Auch hier ist wiederum auf eine neuartige Erscheinung hinzuweisen: Die Taxen des einen Ausnahmetarifs werden temporär durch diejenige eines anderen unterboten. Das beweist von neuem die Annahme, dass d allgemeinen schweizerischen Ausnahmetarife, zu denen ja derjenige für de Transport von Lebensmitteln in Eilfracht gehört, materiell gar keine Au nahmetarife nach unserer Begriffsbestimmung sind ; formell muss man s wohl so einreihen, das schweizerische Tarifgesetz verlangt dies. Aber de Sache nach sind sie einfach Erweiterungen des Normaltaxschemas im Sinn einer Tarifbildung, die auf die Bedürfnisse der Verfrachter besser Rücksich nimmt.

Die Frachtstückgutserie 3 des Ausnahmetarifs 50, zu der die landwir schaftlichen Produkte abgefertigt werden (ausgenommen Beeren, Feld- un Gartengewächse), ermässigt die Normal-Stückgutklasse 2 bei 50 km um 20 % und von 100 km an um 30%. — Für Frachtgutwagenladungen sind 2 ve schiedene Schemata vorhanden. Erstens die Serien 4 und 5 für Ladunge von 5 und 10 Tonnen von Kastanien, Nüssen, Obstmost, Weinmost und Trau ben. Normalerweise werden diese Güter zu der allgemeinen Wagenladung klasse abgefertigt. Die durch den Ausnahmetarif 50 entstehende Verbill gung der Beförderung beträgt für alle Entfernungen 20%. Zweitens die Tax schemata der Serien 6 und 7. Sie sind anwendbar für den Transport von Ob in der Zeit vom 15. August — 31. Dezember. Die Ermässigungen sind aus de folgenden Zusammenstellung ersichtlich :

| | Spezialtarif I | | A. T. 50 | | Verbilligung für Ladungen von | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Serie a | Serie b | Serie 6 | Serie 7 | | |
| | 5 t | 10 t | 5 t | 10 t | 5 t | 10 t |
| 50 km | 123 | 103 | 109 | 89 | 12% | 14% |
| 100 km | 224 | 183 | 156 | 124 | 31% | 32% |
| 200 km | 409 | 331 | 273 | 213 | 34% | 36% |

Die neuen Taxschemata des Ausnahmetarifs 50, verglichen mit den tem porären Frachtermässigungen der Vorjahre zeigen, dass hier keine wesent lich neuen Begünstigungen geschaffen worden sind. Die Prozentsätze de verschiedenen Taxschemata stimmen teilweise einfach mit den um gewiss Prozentsätze verkürzten Frachtsätzen des Normaltarifs überein[48]).

Es wurde bereits darauf hingewiesen, dass die Bahnen oft Ermässigunge nur mit der Bedingung gewähren, dass die Verfrachter jährlich eine be stimmte Mindestmenge des Gutes zum Transporte aufliefern. Die Beschrän kung der jährlichen Mindestmenge lässt sich wohl vor der Forderung de «gleichen Tarife» im formellen Sinn rechtfertigen. Wie weit dies auch i materiellen Sinn geschehen kann, darüber ist man sich nicht einig. Auf all Fälle herrscht in der Literatur über diese Art der Begünstigung Meinungs

[48]) vgl. E. A. V. 665/1930.

verschiedenheit. — Wenn auch diese Massnahme von jedem Dritten in Anspruch genommen werden kann, der die gleichen Bedingungen wie der begünstigte Verfrachter erfüllt, so wird das doch sehr selten der Fall sein. Einmal sind sie immer im Hinblick auf einen konkreten Fall geschaffen. Zweitens handelt es sich hier gewöhnlich um umfangreiche Transporte. Die Position des wirtschaftlich Starken wird damit weiter gestärkt und ihm dem Schwächeren gegenüber ein Extragewinn ausgeschüttet.

Vom betriebsökonomischen Standpunkt aus ist aber zu sagen : Die Eisenbahnen haben natürlich alles Interesse, dass ihnen grosse Transporte erhalten bleiben und nicht etwa zum Auto abwandern. Denn bekanntlich wachsen die Selbstkosten der Bahnen nicht prozentual mit der Grösse des Transportes ; sondern sie nehmen relativ ab, was ja schon in der Tarifgestaltung zum Ausdruck kommt.

Die Situation beim konkreten Beispiel, welches aus dem Jahre 1928 stammt, ist folgende : Ein Schlachthaus bedient von seinem Platz Basel aus seine sämtlichen Filialen in der Schweiz. In seinen Privatkühlwagen, die vom Güterbahnhof aus zur Beladung über ein Privatgeleise direkt in den Schlachthof hineinrollen, verschickt die Firma jährlich ganz bedeutende Mengen. Die Natur des Transportgutes, frisches Fleisch, Wurstwaren, Fett usw. bedingt einen sehr raschen Transport ; der Versand geschieht daher als Eilgut zu den Taxen des Ausnahmetarifs 3. Um sich nun diese Transporte in vollem Umfang zu erhalten, gewährten die Schweizerischen Bundesbahnen bei einer Aufgabe von jährlich mindestens 2'900 Tonnen Taxbegünstigungen[49]). Diese sind gegenüber dem Ausnahmetarif 3 um 10% ermässigt. Sie gelten jedoch nur im Verkehr mit ganz bestimmten Stationen (Städte, wo die Firma Filialen unterhält : Bern, La Chaux-de-Fonds, Lausanne, Le Locle, Luzern, Neuchâtel, St. Imier und Zürich). Für jede Relation wird eine bestimmte jährliche Mindestmenge vorgeschrieben, welche zusammen die Summe von 2'900 Tonnen ausmachen. Die Verfügung war nur ein Jahr lang gültig ; am 1. August 1929 wurde sie durch den allgemeinen Tarifabbau überholt.

### 3). Die Bedeutung des Tarifs für die Beförderung lebender Tiere.

Nicht nur auf dem Gebiete des Güterverkehrs ist eine ausnahmsweise Tarifierung möglich und üblich, sondern auch im schweizerischen Tierverkehr werden die Bahnen zu Zugeständnissen gezwungen. Wenn auch hier formell nicht mehr von Ausnahmetarifen gesprochen werden kann und das Gebiet vom jetzt behandelten ziemlich weit abliegt, so soll es doch einer kurzen Behandlung unterzogen werden. Denn Taxbegünstigungen im Tierverkehr sind besonders wichtig, da die Frachten hier stark ins Gewicht fallen.

---

[49]) vgl. E.A.V. 428/1928.

Die Tiertransporte erfolgen auf den schweizerischen Eisenbahnen nach einem ganz besondern Tarif[50]), der unter Beobachtung aller sanitätspolizeilichen Vorschriften des Bundes[51]) aufgestellt ist. Nach ihm werden die Tiere in 5 Klassen eingeteilt:

1. Klasse I für den Transport von Pferden, Ponnies, Maultieren, Fohlen, über 18 Monate alt.
2. Klasse II a für den Transport von Rindvieh über 12 Monate alt (Stiere, Ochsen, Kühe, Rinder), Fohlen bis zu 18 Monaten, Esel.
3. Klasse II b für den Transport von Rindvieh, 6—12 Monate alt (Jungrinder, Jungochsen und Jungstiere).
4. Klasse III für den Transport von Rindvieh bis zu 6 Monaten alt (Kälber), Schweinen, mehr als 15 kg wiegend und Hunden.
5. Klasse IV für den Transport von Schafen, Schweinen bis 15 kg wiegend, Ziegen, Lämmer, Ferkel und Zicklein.

Für verpackte Tiere der Klasse IV (Hunde, Geflügel, Kaninchen usw.) wird die Fracht auf Grund des Bruttogewichts der Sendung zum Gepäcktarif berechnet. Die dabei verwendeten Kleinviehbehälter werden gratis an den Tierversender zurückbefördert.

Die Taxschemata der 5 Klassen sind nun nicht etwa nach dem Gewichte, sondern nach der Stückzahl der einzelnen Transporte aufgestellt. Die Staffelung ist eine doppelt degressive, d. h. mit der Anzahl der Tiere und mit der Kilometerlänge des Transportes nimmt der Frachtbetrag pro Tier ab. Die Sendungen werden als gewöhnliches Frachtgut behandelt. Sollen sie eilgutmässig transportiert werden, so wird ein Frachtzuschlag von 40% erhoben. Die Abfertigung kann in frankierter oder überwiesener Fracht geschehen und erfolgt mit besonderen Transportscheinen auf einfache Art.

Die horizontal und vertikal degressive Staffelung des Tiertarifs ist aus folgender Tabelle ersichtlich[52]):

| Frachtbetrag pro Stück | 1 km | 10 km | 50 km | 100 km | 200 km |
|---|---|---|---|---|---|
| **Klasse I.** | | | | | |
| Sendungen von 1 Stück | —.40 | 3.95 | 19.75 | 38.20 | 64.70 |
| « « 5 « | —.25 | 2.51 | 13.74 | 22.74 | 37.84 |
| « « 10 « | —.18 | 1.75 | 8.72 | 15.20 | 25.05 |
| **Klasse IIa** | | | | | |
| Sendungen von 1 Stück | —.20 | 2.— | 9.85 | 19.70 | 35.20 |
| « « 5 « | —.19 | 1.83 | 9.12 | 16.76 | 28.25 |
| « « 10 « | —.14 | 1.35 | 6.72 | 11.68 | 19.29 |

[50]) Tarif für die Beförderung lebender Tiere vom 1. September 1929.
[51]) vgl. Transportreglement der schweizerischen Eisenbahn und Dampfschiffunternehmungen 1894. Ausgabe 1924. § 46.
[52]) Die einzelnen Frachtbeträge pro Tier sind aus den Frachtsatztabellen des Tiertarifs errechnet.

| Frachtbetrag pro Stück | 1 km | 10 km | 50 km | 100 km | 200 km |
|---|---|---|---|---|---|
| **Klasse IIb** | | | | | |
| Sendungen von 1 Stück | —.15 | 1.50 | 7.40 | 14.80 | 26.45 |
| « « 5 « | —.14 | 1.37 | 6.85 | 12.60 | 21.25 |
| « « 10 « | —.11 | 1.02 | 5.06 | 8.81 | 14.56 |
| « « 20 « | —.07 | —.69 | 3.42 | 5.75 | 9.46 |
| **Klasse III** | | | | | |
| Sendungen von 1 Stück | —.10 | —.75 | 3.70 | 7.40 | 14.05 |
| « « 5 « | —.08 | —.74 | 3.70 | 7.40 | 14.05 |
| « « 10 « | —.06 | —.60 | 2.98 | 5.95 | 11.30 |
| « « 20 « | —.04 | —.39 | 1.95 | 3.90 | 7.42 |
| « « 30 « | —.03 | —.29 | 1.47 | 2.93 | 5.58 |
| **Klasse IV** | | | | | |
| Sendungen von 1 Stück | —.05 | —.50 | 2.50 | 5.— | 9.45 |
| « « 5 « | —.05 | —.50 | 2.50 | 5.— | 9.45 |
| « « 10 « | —.05 | —.50 | 2.50 | 5.— | 9.45 |
| « « 20 « | —.04 | —.35 | 1.75 | 3.50 | 6.63 |
| « « 30 « | —.03 | —.26 | 1.30 | 2.60 | 4.95 |
| « « 50 « | —.02 | —.17 | —.85 | 1.70 | 3.24 |

Von dieser Normaltarifierung gibt es nun ebenfalls eine ganze Anzahl von Abweichungen in Form von Frachtbegünstigungen[53]). Die erste Gruppe gewährt Vorteile für den Transport von Sömmerungsvieh. Tiere die auf Alpweiden gesömmert werden und bis zur erfolgten Rückkunft keinen Eigentumswechsel erfahren haben, bezahlen sowohl auf dem Hin- als auf dem Rückwege nur 75% des Frachtbetrages ; der oben beschriebene Eilgutzuschlag von 40% wird auch bei Beförderung mit Personenzügen nicht erhoben. Auf den Linien der rhätischen Bahn werden diese Ermässigungen auf 60% und auf der Chur-Arosa-Bahn auf 50% vergrössert. Eine weitere ganz besondere Vergünstigung gewähren die Schweizerischen Bundesbahnen für Sömmerungsvieh nach und von bündnerischen und tessinischen Alpen, die früher von Italien aus bestossen wurden. Hier erreicht die Ermässigung 50%.

Diese Gruppen von Frachtermässigungen kommen direkt und unmittelbar dem bäuerlichen Produzenten zu Gute und fördern weitgehend denjenigen Zweig unserer Landwirtschaft, der besonders lebensfähig ist. Sie werden umso wichtiger, wenn man sich vergegenwärtigt wie diese Transporte erfolgen : Die Bauern befördern in der Regel ihr Vieh nicht einzeln stückweise auf diese Sömmerungsalpen, sondern gewöhnlich erfolgen diese Transporte von landwirtschaftlichen Genossenschaften aus, welche sie zu Wagenladungen zusammenfassen. Sie haben auch Ausweise darüber auszustellen, dass das Vieh wirklich zu diesem Zwecke befördert wird ; und erst gegen

---

[53]) vgl. Tiertarif a.a.O. S. 50 ff.

diese Ausweise kann die Begünstigung in Anspruch genommen werden. Dadurch tritt zur Taxbegünstigung von 25% noch der Vorteil, dass bei Wagenladungen das Frachtbetreffnis pro Tier weiter sinkt.

Die zweite Gruppe von Frachtbegünstigungen bezieht sich auf Tiere, die zu landwirtschaftlichen Ausstellungen befördert werden. Die Bedeutung dieser Transporte wurde auf S. 42 behandelt. Die wesentlichen Bestimmungen des «Reglements über die Gewährung von Taxermässigungen für Ausstellungsgegenstände» sind dort hervorgehoben worden.

Eine dritte Gruppe von Taxbegünstigungen endlich gilt für die Transporte von Zuchttieren. Diese Bestimmungen erfassen die Transporte von Zuchthengsten (Pferde und Esel), Zuchtstuten (Pferde und Esel) und Saugfohlen. Zuchthengste, die vom eidgenössischen Depot in Avenches nach den eidgenössischen Deckstationen (Orte, wo Pferdezuchtgenossenschaften bestehen) transportiert und von da zurückbefördert werden, bezahlen nur die Fracht für den Hintransport. Der Rücktransport erfolgt gratis, bei Beförderung in Eilfracht ist jedoch der Zuschlag von 40% zu entrichten. Analog liegen die Verhältnisse für die Transporte von Zuchtstuten, die von eidgenössischen Deckstationen oder von Deckstationen der Pferdezuchtgenossenschaften wieder zurück nach der ursprünglichen Versandstation befördert werden. Saugfohlen, welche die Mutterstuten nach und von den Deckstationen begleiten, werden auf dem Hin- und Rückweg und zwar auch bei eilgutmässiger Beförderung frachtfrei abgefertigt. — Die Frachtausfälle der Bahnen unterstützen hier das Bestreben der schweizerischen Landwirtschaft, durch Qualitätsprodukte ihre Stellung als Zucht- und Nutzviehexportland behalten und festigen zu können. Denn die Ermässigungen gelten nur für die eidgenössisch anerkannten Tiere, wodurch die Erhaltung einer Qualitätszucht gewährleistet werden soll.

Die Bedeutung der Ausfuhr von schweizerischem Zucht- und Nutzvieh im Rahmen unserer Handelspolitik wurde bereits betont. Es ist sehr wohl zu verstehen, dass diesen Transporten besondere Aufmerksamkeit zugewendet wird, ja dass sie sogar noch billiger tarifiert werden, als die Inlandtransporte. Die Sendungen von Stieren, Kühen, Kälbern und Ziegen schweizerischer Herkunft, die als Zuchtvieh zur direkten Ausfuhr nach dem Auslande gelangen, bezahlen nur 75% der gewöhnlichen Fracht, sowohl bei eil- wie bei frachtgutmässiger Beförderung. Diese Begünstigung galt vom Jahre 1928 an und endete mit dem Jahre 1930[54]).

---

[54]) vgl. E.A.V. 634/1928.

# 3. Teil.

## Die Ausnahmetarife zu Gunsten der Transporte industrieller Güter.

---

### Einleitung.

#### Der schweizerische Industriekörper.

Das Verhältnis und die Einstellung zur Tarifpolitik sind bei Gewerbe und Industrie nicht so einfach, wie bei der Landwirtschaft. Es tritt uns hier nicht ein geschlossener Wirtschaftskörper entgegen, der seinen Willen durch die einheitliche politische Macht durchzusetzen versucht und auch sehr oft durchsetzen kann, wie es gerade der schweizerischen Landwirtschaft in der Zoll- und Tarifpolitik in hohem Masse gelingt; sondern die Einzelinteressen von Industrie und Gewerbe laufen nicht selten diametral auseinander.

Wir haben gesehen, dass jede Tarifherabsetzung oder Frachtermässigung zu wirtschaftlichen Verschiebungen führt. Bei der Landwirtschaft ist der Wirtschaftskörper so einheitlich, eine solch homogene Masse, dass die Tarifbegünstigungen immer im Interesse aller wirken. Und dieser einheitliche Block vertritt auch seine Forderungen den Bahnen gegenüber von seinem Standpunkt aus sehr geschickt, wenn auch oft vielleicht rücksichtslos. Ganz anders ist die Situation bei Gewerbe und Industrie. Die wirtschaftlichen Verschiebungen werden hier auf der einen Seite als fördernd empfunden und daher auch energisch verlangt. Andererseits aber werden sie mit grosser Heftigkeit bekämpft weil sie der Entwicklung eines Industriezweiges hindernd im Wege stehen[1]). Zu der schwierigen Aufgabe der Erteilung von Frachtnachlässen sind die Verwaltungen der Eisenbahnen somit auch noch gezwungen, die betonten Interessengegensätze zu überbrücken und Massnahmen zu treffen, die nicht nur der einzelnen Privatwirtschaft für den Augenblick helfen, sondern die vielmehr von volkswirtschaftlicher Bedeutung und Wirkung sind und in ihrer Zeit ihre Aufgabe erfüllen. Im Verein mit den Gesetzesvorschriften und dem betriebsökonomischen Interesse der Bahn tragen all diese Voraussetzungen dazu bei, die Tarifpolitik zu einer der schwierigsten, vielleicht zu der schwierigsten Funktion der Verwaltung der Eisenbahnen zu gestalten.

Die Tarifpolitik wird hier umso bedeutender, wenn man sich die Lage der schweizerischen Industrie vorstellt. Die Bodenarmut und die Binnen-

---

[1]) vgl. die Wirkungen des Ausnahmetarifs No. 18. S. 83 ff.

lage des Landes haben zur Folge, dass sämtliche materialgebundenen und alle vornehmlich transportgebundenen Industriezweige fehlen[2]). Hätte die Schweiz schliesslich bedeutende Wasserstrassen zur Verfügung, die sie mit den Kohlen- und Eisenzentren direkt verbinden würde, so wäre auch die Bodenarmut kein allzu grosses Hindernis, dass die Schwerindustrie hier bestehen könnte. Da dies aber nicht der Fall ist, so fallen die Transportkosten für diese Güter derart hoch an, dass das schweizerische Produkt auf dem Weltmarkt unter keinen Umständen mehr konkurrieren könnte. Im Allgemeinen werden daher Rohstoffe für die schweizerische Industrie nur dann eingeführt, wenn sie den Charakter von Reinmaterialien haben, wenn sie also mit dem ganzen Gewichte in das fertige Produkt eingehen. Die kapital- und arbeitsintensive schweizerische Industrie fügt den Rohstoffen so hohe Formwerte bei, dass die Transportkosten nicht mehr stark ins Gewicht fallen. (Uhren, Präzisionsmaschinen, Stickereien). Mit dem Export dieser hochwertigen Industrieprodukte muss dann die Schweiz zum grossen Teil die Rohstoffe und Nahrungsmittel bezahlen, die sie in gewaltigen Mengen und Werten aus dem Ausland bezieht[3]) Dass dies nicht vollständig gelingt, das zeigt der Passivsaldo der schweizerischen Handelsbilanz.

Trotz der stets betonten relativen Kleinheit des Schweizerischen Binnenmarktes, der ja unseren Exportindustrien absolut keinen Rückhalt zu bieten vermag, ist natürlich die industrielle Produktion für den Inlandabsatz bedeutend. Die Tarifierung des internen Verkehrs schweizerischer Industrieprodukte ist für unser Land von ausserordentlicher Wichtigkeit. Dass auch für diese Transporte der Rahmen unseres Normaltarifes zu eng ist, das beweist die ganze Menge von Ausnahmetarifen und Frachtermässigungen, die zu Gunsten dieser Produkte bereits aufgestellt sind und immer neu gewährt werden müssen.

Es kann sich hier natürlich nicht darum handeln, die ganze schweizerische Industrie zu zeichnen oder all ihre Transporte zu verfolgen. Was hingegen berührt werden muss, das sind diejenigen Industrie- und Gewerbezweige, für deren Produkte die Bahnen Ausnahmetarifierung in irgend einem Ausmasse und in irgend einer Art gewähren. Zu den Industriezweigen nach der Einteilung von Landmann ist im einzelnen folgendes zu sagen :

1). Die Produkte der Textilindustrie sind so hochwertig, dass sie sämtliche zu der höchsten Tarifklasse abgefertigt werden. Zur Erleichterung des Verkehrs zwischen den Stickereiproduzenten um und den Exportfirmen in St. Gallen hat zur Blütezeit dieses Industriezweiges für die Sammlung des Exportgutes ein Ausnahmetarif bestanden.

2). Die Erzeugnisse und Rohstoffe der Uhrenindustrie sind im allgemeinen von so geringem Umfang und Gewicht, dass deren Transporte gar nicht von den Bahnen erfasst werden, sondern unter das Postregal fallen.

---

[2]) vgl. Landmann, schweizerische Volkswirtschaft S. *138 ff.
[3]) vgl. S. 35.

3). Die Maschinenindustrie, deren hochwertige Präzisionsprodukte heute noch in aller Welt verlangt werden, gibt den Bahnen naturgemäss umfangreiche Transporte. Nicht nur Rohstoffe werden aus der Schweiz und dem Auslande bezogen, für die weitgehende Tarifermässigungen verabreicht werden, sondern auch die Spedition der fertigen Erzeugnisse sichert den Bahnen nennenswerte Einnahmen. Die Schätzung der Transporte ist hier sehr schwierig, da wie in den meisten Industriezweigen keine Produktionsstatistiken vorliegen.

4). Auch bei der chemischen Industrie sind es meistens wieder Rohstoffe, deren Transporte durch die Bahnen begünstigt werden. Eine nennenswerte Unterstützung durch Frachterleichterungen wird einzig der Karbidproduktion gewährt. Die Ausfuhr der elektrochemischen Industrie erfährt indessen durch den Exportausnahmetarif noch besondere Nachlässe.

5). In der Papierindustrie erfahren sowohl Rohstoffe, Halbfabrikate und Fabrikate Taxermässigungen. Der Transport dieser Güter geschieht dem Umfang und dem Gewicht nach fast ausschliesslich per Bahn (heute allerdings auch per Auto).

6). In der Industrie der Nahrungs- und Genussmittel sind es hauptsächlich Zucker und Bier, deren Produktion im Inlande nicht nur durch den Zoll, sondern auch durch Tarifmassnahmen unterstützt werden muss. Im Exportverkehr sind besonders niedrige Tarife für Transporte von Schokolade und kondensierter Milch aufgestellt.

7). Von den übrigen Zweigen sind es die Zement- und Düngemittelfabrikation und die Linoleum-Industrie, deren Transporte auf dem Wege der Ausnahmetarifierung begünstigt werden.

## 1. Kapitel.

### Die Ausnahmetarife zu Gunsten der Rohstoffe der Industrie.

Fünf Rohstoffgruppen sind es, die von der schweizerischen Ausnahmetarifierung erfasst werden : Kohle, Eisen, Salz, Steine und Holz. Bei der Kohle ist in den meisten Fällen festzustellen, dass der «Rohstoff» Kohle ermässigt wird. Obwohl in der Schweiz an verschiedenen Orten Kohlenvorkommen entdeckt worden sind, ist doch die Ausbeute dieser Lager sehr gering. Nur während der Kriegsjahre nahm sie einen nennenswerten Umfang an. Durch die Tarifmassnahmen wird daher in den seltensten Fällen das Produkt des Bergbaues, sondern vielmehr der importierte Rohstoff unterstützt ; trotzdem bestehen für Schweizerkohle besonders billige Frachtsätze. Auch beim Eisen liegt der Fall genau gleich. Bei den Transporten von Salz dagegen wird einmal das Salz als Nahrungsmittel und zum zweiten Salz als industrieller Rohstoff begünstigt. In beiden Fällen muss es sich um Salz schweizerischen Ursprungs handeln. Bei der Aufmachung des betreffenden Ausnahmetarifs scheint es jedoch, dass das wesentliche Element die Unter-

stützung des Absatzes der schweizerischen Salinen ist ; somit erfährt das Produkt der Urproduktion eine Transportbegünstigung. Bedeutend schwieriger wird es, über die Frachtermässigungen für Steine und Holz etwas auszusagen. Die Frage soll einstweilen offen gelassen werden, ob sie dem Urproduzenten oder aber dem industriellen Verbraucher zukommen. Es kommen beide Fälle vor. Im allgemeinen tendiert die Ausnahmetarifierung dahin, eine Verbilligung der Rohstoffe zu gewährleisten. Dies geht aus der Aufstellung der Ausnahmetarife und aus den Bestimmungen des Tarifgesetzes hervor[4]). In allen diesen Fällen wahren die Schweizerischen Bundesbahnen mit der Einräumung eines Ausnahmetarifs oder einer Ausnahmetaxe auch oft einfach ihr betriebsökonomisches Interesse ; das Verhältnis zwischen Frachteinbusse und Einnahme aus Mehrverkehr spricht nicht selten für die Aufstellung der Ausnahmetarife.

### 1). Kohlenausnahmetarife.

Für die Kohlentransporte sind 2 allgemeine Ausnahmetarife und eine Menge von Ausnahmetaxen in Kraft. Fast alle gehen dahin, den «Rohstoff Kohle» zu begünstigen.

Der Ausnahmetarif 20 ist gültig für Transporte von Steinkohlen, Steinkohlenkoks, Steinkohlenbriketts, Braunkohle, Braunkohlenkoks und Braunkohlenbriketts in Wagenladungen von 10'000 kg. Im Kriegsjahre 1917 wurde der Tarif vom 1. Juli 1904 ausser Kraft gesetzt ; erst vom Jahre 1923 an gewann er wieder Gültigkeit. Dies hängt nicht nur mit der schwierigen finanziellen Lage der Bahnen zusammen, sondern auch mit der Tatsache, dass die Kohlenpreise in diesen Jahren eine ganz riesenhafte Steigerung erfahren hatten[5]) :

| | Durchschnittlicher Preis pro Tonne Kohle | |
|---|---|---|
| | absolut Fr. | 1913 = 100 |
| 1913 | 27.04 | 100 |
| 1914 | 26.79 | 99,1 |
| 1915 | 26.70 | 98,7 |
| 1916 | 31.98 | 118,3 |
| 1917 | 53.83 | 199,1 |
| 1918 | 132.72 | 490,8 |
| 1919 | 157.36 | 581,9 |
| 1920 | 174.38 | 644,9 |
| 1921 | 174.25 | 644,4 |
| 1922 | 158.42 | 585,9 |
| 1923 | 60.71 | 224,5 |

[4]) vgl. Tarifgesetz 1901. Art. 13. Abs. 8.
[5]) vgl. S. B. B. Nachrichtenblatt 1924, S. 9.

Die Situation war sogar so, dass, unterstützt durch Einfuhrzölle, der Abbau der schweizerischen Kohle rentabel wurde. Eine Taxermässigung hätte sich somit dem Wert des Transportgutes gegenüber in diesem Falle nicht mehr rechtfertigen lassen. Als dann die Kohlenpreise im Jahre 1923 wieder sanken und die Einfuhrzölle verschwanden oder doch wesentlich erniedrigt wurden, führte man auch den Ausnahmetarif 20 wieder ein.

Die Frachtverbilligung durch diesen Tarif beträgt dem Spezialtarif III gegenüber 12% bei einer Transportdistanz von 50 km und 18% bei 200 km. Stellt man aber ein Verhältnis zwischen dem mittleren Einfuhrwert der Kohle und der Frachtermässigung auf, so wird offenbar, dass es sich hier um eine Massnahme von hervorragender Bedeutung handelt. Im Jahre 1929 betrug der mittlere Einfuhrwert pro 100 kg Kohle franko Schweizergrenze Fr. 4.25. Schon bei einer schweizerischen Transportstrecke von 100 km machte die Frachtermässigung 17 Rp. (= 4% des Einfuhrwertes) aus ; sie stieg bei 200 km Transportdistanz auf 44 Rp. (= rund 10%). Berücksichtigt man ferner, dass der grösste Teil der Kohlenimporte zu Konkurrenztaxen durchgeführt werden, die in keinem Verhältnis zur Normaltarifierung mehr stehen, so werden diese Ermässigungen noch sehr viel grösser. Die ganze Abhängigkeit der Schweiz vom Kohlenimport spiegelt sich unter anderem in dieser vorteilhaften Beförderung des Gutes durch die Bahnen, denn die langen Transporte, verursacht durch das gänzliche Fehlen dieses Rohstoffes in der Schweiz, sollen nicht noch durch Frachten erheblich verteuert werden. Die Tarifpolitik erfüllt also in diesem Falle in hohem Masse die volkswirtschaftliche Aufgabe, den Rohstoff Kohle, der ja in sehr vielen Fällen als Gewichtsverlustmaterial in der Produktion aufgeht, billig an seinen Verbrauchsort gelangen zu lassen.

Im Anschluss an den Ausnahmetarif 20 ist eine Gruppe von Ausnahmetaxen zu behandeln, welche ein ganz selbständiges Tarifgebilde darstellen. Es handelt sich um den temporären Anhang zum Tarif für die Beförderung von Gütern zwischen Basel und schweizerischen Stationen, der die Einfuhr von Kohle ganz besonders verbilligt. Dabei ist vorauszuschicken: Die Ausnahmetaxen, welche die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 20 unterbieten, sind nach ganz anderen Grundsätzen aufgebaut, als diejenigen des Tarifs. Sie bezwecken nämlich, die Einfuhr von Kohle über die längste Strecke der schweizerischen Eisenbahnen zu befördern, d. h. sie stellen eine Tarifparität zwischen der gleichlaufenden ausländischen Strecke dar. Diese Konkurrenztaxen sind gültig für alle im Ausnahmetarif 20 aufgeführten Kohlenarten. Sie unterscheiden sich selbstverständlich sehr, je nach der Herkunft der Kohle. In 17 Taxtabellen werden die einzelnen Transporte besonders erfasst, je nach dem sie aus dem Ruhr- oder Saargebiet, aus Nordfrankreich oder den französischen Häfen, von den holländischen oder deutschen Häfen her nach der Schweiz eingeführt werden. Jegliche Festsetzung von Frachtsätzen nach der Entfernung für die schweizerischen Strecken verschwindet hier ; ja es ist durchaus möglich, dass Transporte nach entfern-

teren Stationen viel niedriger tarifiert werden, als nach näher gelegenen Stationen. Dem temporären Anhang vom 1. September 1928 ist folgendes Beispiel entnommen :

| | von Basel nach | |
|---|---|---|
| | Biel (85 km) | Genf (236 km) |
| | Frachtsätze für 100 kg in Rappen | |
| Kohle aus Belgien | 93 | 69 |
| « « dem Saargebiet | 100 | 69 |
| « « Lothringen | 101 | 69 |
| « ab holländischen Häfen | 108 | 69[6]) |

In dieser Aufmachung der Taxen zeigt sich genau die Anpassung der schweizerischen Sätze an die ausländischen. Genf als Grenzstadt geniesst billigere Frachtsätze, trotzdem es ungefähr doppelt so weit von Basel entfernt liegt, als Biel. Wenn jedoch die Transporte statt über Basel durch Frankreich rollen, so werden sie für Genf mit keinen schweizerischen Frachtkosten belastet. Transporte nach Biel dagegen müssen in jedem Fall auf der Strecke Delle—Biel oder Le-Locle—Biel befördert werden. Die Taxen ab Basel können hier somit betragen : Die französische Fracht vom Erzeugungsort oder vom Hafen zum französischen-schweizerischen Grenzpunkt plus die Fracht vom Grenzpunkt nach Biel.

Den Zweck dieser ganzen Tarifbildung wurde bereits angeführt : Die Massentransporte der Kohle sollen über die längste schweizerische Strecke gezogen werden. Dem Kunden der Bahn erwächst durch diese Tarifgestaltung kein unmittelbarer Vorteil. Denn er kann ja die gleiche Taxe in Anspruch nehmen, wenn er das Gut über die französische Strecke laufen lässt. Für das einzelne Unternehmen, für den einzelnen Konsumenten, hat somit diese Tarifierung keine Wirkung im Sinne einer Verbilligung der Frachten. Vom volkswirtschaftlichen Gesichtspunkt aus aber liegt der Fall ganz anders. In sehr vielen Fällen erreicht die Kohle Basel per Schiff auf dem Rhein und nicht selten wird sie vor der Weiterversendung nach der Schweiz in den Rheinhäfen gelagert. Der Zwischenhändler verschafft sich damit eine Elastizität des Angebotes, die bei der ganzen Abhängigkeit des schweizerischen Kohlenkonsums von ausländischen Lieferungen äusserst wertvoll ist. Durch diese Tarifgestaltung wird indirekt auch die Rheinschiffahrt unterstützt[7]). Der Massenverkehr der Kohleneinfuhr über die längste Strecke der schweizerischen Eisenbahnen kann durch deren Transportkapazität noch ohne Störung aufgenommen werden. Trotz der teilweise sehr niedrigen Fracht-

---

[6]) Als Gegenbeispiel : Der Frachtsatz zum Ausnahmetarif 20 für Kohle von Basel nach Genf beträgt 203. — Im Verkehr mit den ostschweizerischen Stationen sind die Frachtsätze in ähnlichem Masse erniedrigt worden, in Anpassung an die Tarife über deutsche Strecken.

[7]) Ueber das Verhältnis zwischen Rheinschiffahrts- und schweizerischer Tarifpolitik vgl. : Was bietet die Rheinschiffahrt der Schweiz ? Basel 1930.

sätze bringt daher auch dieser Verkehr Einnahmen, die ihn betriebsökonomisch als rentabel erscheinen lassen.

Sehr deutlich zeigt sich in diesem Tarif aber auch die ganze Gebundenheit der schweizerischen Frachten an die ausländischen Tarife. Am 1. Oktober 1930 trat ein neuer Anhang für Kohlentransporte in Kraft, der die Frachtsätze nach ostschweizerischen Stationen erhöhte. Grund zu dieser Massnahme waren Tariferhöhungen bei der deutschen Reichsbahn ; sollte fernerhin eine Taxparität bestehen, so mussten auch die schweizerischen Eisenbahnen ihre Frachtsätze ab Basel erhöhen. Gegen diese Transportverteuerung setzte in der Tagespresse ein heftiger Sturm ein. In einer Konferenz zwischen der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen und der Presse im November 1930 in Bern erklärten die Organe der Schweizerischen Bundesbahnen aber ihren Standpunkt und beharrten fest darauf[8]). Bei der Unterschreitung der Taxparität, so wurde dort ausgeführt, herrsche nicht nur ein ungesetzlicher Zustand den Stationen gegenüber, die von der Ermässigung des Anhanges nicht erfasst werden, sondern die ausländischen Bahnen seien auch durchaus in der Lage ein solches Unterbieten der schweizerischen Bahnen mit Repressalien zu beantworten, die für den schweizerischen Transitverkehr die verheerendsten Folgen haben könnten.

Nicht nur für den Einfuhrverkehr über Basel bestehen solche Konkurrenztaxen ; sie sind ferner nicht auf Kohlentransporte beschränkt. Auch der Verkehr über andere Grenzübergänge wird derart begünstigt, immer in der Absicht, Transporte auf Schweizerstrecken zu ziehen. Für die Einfuhr über Genève-Cornavin z. B. besteht ein eigenes Tarifsystem, das verhindern soll, dass die Transporte über französische Strecken nach den Grenzübergängen Les Verrières, Delle oder Basel laufen[9]). Es ist jedoch zu betonen, dass bei diesen Massnahmen das betriebsökonomische Interesse die volkswirtschaftliche Bedeutung überflügelt. Sie findet ihre Grenzen wohl in der schnelleren Beförderung, in der erhöhten Möglichkeit der Disposition über die Transporte und in der Ausnützung der Verkehrskapazität der schweizerischen Eisenbahnen.

Der zweite Ausnahmetarif, der für Kohlentransporte angewendet wird, unterscheidet sich vom ersten in der Hauptsache dadurch, dass er nur für Schweizerkohle gültig ist. Ausser für Stein- und Braunkohle schweizerischer Herkunft ist er auch noch anwendbar für Anthrazit, Schieferkohle, Koks, Lumpen, Papierabfälle, Pyritabfälle, Schlacken, Knochen, Kehricht, Stalldünger, Glasscherben, Schutt usw. Der Ausnahmetarif 22 hat heute für den Kohlentransport jedoch nur noch ganz geringe Bedeutung. Denn nach Landmann[10]) ist die schweizerische Kohlenproduktion schon im Jahre

---

[8]) vgl. Neue Zürcher Zeitung No. 2187 vom 12. November 1930.

[9]) vgl. Ausnahmetarife für die Beförderung von verschiedenen Gütern zwischen Genève-Cornavin Transit einerseits und schweizerischen Stationen andererseits. Vom 1. Januar 1930 (No. 301—318).

[10]) vgl. Landmann, a.a.O. S. *52 ff.

1922 wieder auf das Vorkriegsniveau von jährlich durchschnittlich 4'000 Tonnen zurückgesunken. In der Zeit seit 1922 hat sie mit aller Wahrscheinlichkeit noch weiter abgenommen, denn die Kohlenpreise sind ja noch weiter gesunken, so dass der schweizerische Abbau kaum mehr rentabel sein dürfte. Dann hat aber auch der Kohlenverbrauch unseres Landes zweifellos abgenommen. Es ist hier nur an die Elektrifikation der Bahnen zu erinnern. Das früher von ihnen beanspruchte bedeutende Kontingent[11]) vom schweizerischen Gesamtkohlenkonsum ist heute auf eine weit geringere Ziffer zusammengeschrumpft.

Für die übrigen angeführten Güter mag dieser Ausnahmetarif hingegen insofern wichtig sein, als er doch dem Spezialtarif IIIb gegenüber, der niedrigsten Normaltarifklasse für Wagenladungen von 10'000 kg, wesentliche Begünstigungen schafft :

| | Normaltarifierung Spezialtarif IIIb | Ausnahmetarif 22 | Ermässigung absolut | Ermässigung in % |
|---|---|---|---|---|
| | Frachtsätze für 100 kg in Rappen | | | |
| 50 km | 85 | 62 | 23 | 18 |
| 100 km | 147 | 103 | 44 | 30 |
| 200 km | 241 | 157 | 84 | 35 |

Es gibt nämlich Fälle, wo die Frachtkosten des Transportgutes mit dem Bezugspreis für den Käufer identisch sind. Folgendes Beispiel mag dies beleuchten : Ein Unternehmen zur Fabrikation von Mineralwasser liefert an eine Glasfabrik (sogar im Auslande) die Scherben der während eines Jahres zerbrochenen Mineralwasserflaschen. Als Gegenleistung bekommt es nichts anderes ersetzt, als die sämtlichen Auslagen die es für den Transport hatte. Und trotzdem ist diese Fabrik froh, dass sie das Abfallprodukt absetzen kann, denn die Scherben nehmen sonst mit der Zeit einen derartigen Umfang an, dass für sie spezielle Ablagerungsplätze erstellt werden müssten. Eine Ermässigung von Fr. 44.— (= 30% der Frachtkosten) für eine Wagenladung von 10 Tonnen auf eine Transportstrecke von 100 km ist zweifellos in der Lage, der Glasfabrik den Rohstoff spürbar zu verbilligen. Damit wird ihr ein wesentlicher Kostenfaktor herabgesetzt und die Möglichkeit zu billiger Produktion und wirksamer Konkurrenz oder zu einem Extragewinn gegeben. Ohne Frachtermässigung würden diese Transporte aber sehr wahrscheinlich einfach nicht ausgeführt. Damit gingen nicht nur volkswirtschaftlich bedeutende Abfall- und Rohstoffe verloren, auch die Bahnen müssten auf diesen zusätzlichen Mehrverkehr verzichten[12]).

In einer Hinsicht hat aber der Ausnahmetarif 22 eine ganz hervorragende Bedeutung : Für die Transporte von Koks aus schweizerischen Gaswerken.

---

[11]) Noch im Jahre 1904 betrug der Kohlenverbrauch der Eisenbahnen 1/4—1/5 des schweizerischen Gesamtkonsums.

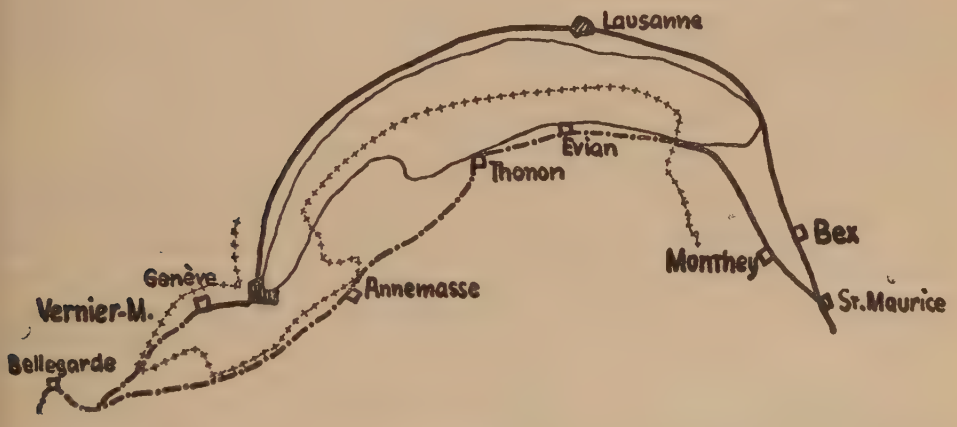
[12]) vgl. S. 82.

Denn Koks wird ja als Nebenprodukt bei der Gasfabrikation gewonnen. Seine restlose Verwendung wird durch diese Tarifierung, die den Absatzradius eines Gaswerkes stark verlängert, in hohem Masse gewährleistet. Auf der anderen Seite aber wird für die Industrie und den Hausbrand die Kohle billig befördert.

Im Rahmen des Ausnahmetarifs 22 muss auf eine Taxermässigung hingewiesen werden, die der Höhe ihres Ausmasses wegen auffällt. Auch hier handelt es sich um eine Konkurrenztaxe. Währenddem aber im Anhang für den Import von Kohlen ein nicht vorhandener Verkehr herangezogen werden soll, so soll diese Ausnahmetaxe eine Abwanderung von Transporten auf fremde Bahnen verhindern.

Das Genfer Gaswerk in Vernier-Meyrin versendet bedeutende Mengen von Koks nach den Industrieorten Bex, Monthey und Martigny. Der Kartenausschnitt zeigt, dass zwei Schienenstränge Produktions- und Verbrauchsort des Koks miteinander verbinden :

1). Die S. B. B. über Genf, Lausanne (rechtes Genferseeufer) und
2). Die P. L. M. über Bellegarde, Annemasse, Thonon, Evian, (linkes Genferseeufer).




Um den französischen Bahnen diese Transporte nicht überlassen zu müssen, gewähren die Schweizerischen Bundesbahnen Frachtermässigungen von über 50%, d. h. sie gleichen auch hier wieder ihre Frachtsätze denen der französischen Strecke an[13]). Diese Angleichung kommt in der nachfolgenden Taxtabelle besonders deutlich zum Ausdruck. Die Strecke Vernier-Meyrin—Bex ist um 11 km kürzer, als Vernier-Meyrin—Monthey. Da aber über die französische Route das umgekehrte Verhältnis vorliegt, sind die Frachtsätze nach Monthey niedriger, als nach Bex.

---

[13]) vgl. E. A. V. 914/1927.

| km | von VERNIER-MEYRIN nach | Spezial-tarif III | Ausnahme-taxe | Ermässigung absolut | Ermässigung in % |
|---|---|---|---|---|---|
| | | Frachtsatz pro 100 kg in Rp. | | | |
| 113 | BEX CFF. | 172 | 77 | 95 | 55 |
| 132 | MARTIGNY CFF. | 191 | 94 | 97 | 51 |
| 124 | MONTHEY CFF. | 183 | 67 | 116 | 63 |

Der Vorgänger zum Ausnahmetarif 22 ist der Ausnahmetarif 44. Auf 1. August 1904 wurde er eingeführt und war gültig für den Transport von Anthrazit aus dem Wallis, Pyritabfällen, Schlacken, Koksstaub, Lösch usw., Stalldünger und Strassenkehricht in Wagenladungen von 10'000 kg. Ueber die Bedeutung dieses Tarifs ist das gleiche zu sagen wie beim Ausnahmetarif 22. Denn es handelt sich um materiell gleiche Tarife : Der Ausnahmetarif 44 erfuhr unter der Bezeichnung Ausnahmetarif 22 auf 1. Juli 1916 eine Neuausgabe[14]).

## 2. Eisenausnahmetarife.

Bei der Tarifierung von Eisen kommt es deutlich zum Ausdruck, dass Der Ausnahmetarif 24 ist denn auch im Jahre 1924 nicht etwa für Transporte von Roheisen aufgestellt worden, sondern die Sammlung von nicht die schweizerische Urproduktion begünstigt werden sollte. Denn sie ist ja äusserst gering und beschränkt sich im wesentlichen auf den Abbau in zwei Gruben, einer bei Delsberg im Jura und einer am Gonzen bei Sargans[15]). Zwar ist durch geologische Untersuchungen noch an zahlreichen Stellen der Schweiz das Vorkommen von Eisenerz festgestellt worden, aber diese einzelnen Lager sind alle wenig ergiebig. Zudem ist zum Eisenerz nirgends die notwendige Kohle vorhanden, sodass der Abbau nur unter ausnahmsweise günstigen Verhältnissen erfolgen kann. Der einzige heute noch im Betrieb stehende Hochofen der Schweiz, derjenige der von Roll'schen Eisenwerke in Choindez im Berner Jura wurde schon in den 80ger Jahren auf Koks umgestellt. Zudem verhüttet er heute nicht nur Eisenerz aus schweizerischen Gruben, sondern in erheblichem Umfang Alteisen und hochwertige manganhaltige Erze aus dem Ausland.
Alteisen im Lande und dessen Wiederverarbeitung sollte unterstützt werden[16]). Man wollte eine Taxermässigung schaffen, die eingeschränkt war auf Sendungen an schweizerische Eisen- und Stahlwerke, elektrochemische Werke und schweizerische Giessereien. Denn die Sammlung und Wiederverarbeitung dieser Abfallprodukte wird in einem Land, das keine eigenen

---

[14]) vgl. E. A. V. 488/1916.
[15]) Das Gonzenerz wird zum grössten Teil nach dem Ausland verfrachtet und dort weiter verarbeitet. Laut E. A. V. 609/1921 begünstigen die S. B. B. auch diese Transporte.
[16]) vgl. Protokoll der 26. Kommerziellen Konferenz 1924 S. 81 ff.

Bodenschätze besitzt, besonders bedeutsam. Schon 1921 war die Situation auf dem schweizerischen Eisenmarkt so, dass das Angebot von Eisen die Nachfrage wesentlich übertraf. Dieser Zustand war vielleicht auch dadurch geschaffen worden, dass auf die Ausfuhr von Eisen Zoll gesetzt wurde, um der eisenverarbeitenden Industrie ihren Bedarf sicher zu stellen. Der Zoll hatte aber mit der Zeit seine Bedeutung als Ausfuhrzoll verloren und war zu einem Fiskalzoll geworden. Man verlangte daher Taxermässigungen von den Bahnen, um die Uebersättigung des schweizerischen Eisenmarktes einigermassen zu beheben. Die Bahnen wehrten sich aber gegen diese Zumutung, denn sie sagten sich, dass es niemals Aufgabe der Tarifpolitik sein könne, die ausfuhrhindernde Wirkung des Fiskalzolles durch Tarifermässigungen wettzumachen[17]). Der Tarif kam somit nicht zu Stande. Erst als im Jahre 1924 der Zoll bedeutend herabgesetzt wurde, mussten auch die Bundesbahnen einer grossen Anzahl von Gesuchen entsprechen und den Ausnahmetarif 24 einführen. Noch im gleichen Jahre wurde sein Anwendungsbereich erweitert. Eisenhalbzeug und Roheisen wurden aufgenommen. Es wurde damals ausgeführt, dass alle metallverarbeitenden Gewerbe daran ein Interesse hätten. Denn der Druck der ausländischen Konkurrenz sei gerade jetzt besonders stark und die Gestehungskosten müssten herabgesetzt werden. Das sei eine Voraussetzung des Weiterbestehens der Metallindustrie und zugleich eine Sicherung vor der Gefahr der Zunahme der Arbeitslosigkeit.

Die Ermässigung, welche die Normaltarifierung nun durch diesen Ausnahmetarif erfährt, beträgt im Durchschnitt rund 20% oder absolut bei Transportstrecken von 50 km 14 Fr., 100 km 31 Fr., 200 km 45 Fr. für eine Wagenladung von 10'000 kg. Der Einkaufspreis für Hämatit-Roheisen franko Basel verzollt stellte sich im Durchschnitt des Jahres 1929 pro Tonne auf rund 120 Fr.[18]). Für eine Beförderungsstrecke von 50 km (Basel-Choindez = 44 km) wird durch diese Ausnahmetarifierung der Preis der Tonne Kohle für den Käufer um rund 12% vermindert.

Eine weitere Begünstigung für den Transport von Alteisen gewährt auch der Ausnahmetarif 25, der für den Transport von gewissen, besonders minderwertigen Gütern des Spezialtarifs III anwendbar ist. Er enthält in seinem Artikelverzeichnis unter anderem auch Alteisen und -Stahl, Eisen- und Stahlabfälle usw. wenn sie nicht dem Ausnahmetarif 24 zugewiesen sind. Schon bei der Tarifierung der landwirtschaftlichen Produkte wurde betont, dass es sich hier um eine Erweiterung des Normaltaxschemas, einen «Spezialtarif IV» handelt. Für die Beförderung von Eisen und Stahl bietet er auf Entfernungen von über 300 km billigere Sätze als der Ausnahmetarif 24 und ist daher in diesem Sinne eine willkommene Ergänzung.

---

[17]) vgl. Protokoll der 22. Kommerziellen Konferenz 1921, S. 60 ff.
[18]) vgl. Bericht über Handel und Industrie der Schweiz im Jahr 1929, S. 135.

### 3. Ausnahmetarif für Salz.

Salz (Chlornatrium) ist wohl der einzige mineralische Rohstoff, den die Schweiz nicht oder nur zu geringem Teile aus dem Auslande beziehen muss. Denn die gesamte Einfuhr an Salz beträgt nur etwa 10% des Konsums und verteilt sich auf Einfuhr von Spezialsalzen für die Industrie und auf Importe nach Grenzgebieten. Im übrigen vermag die Produktion der Salinen am Rhein und von Bex (Waadt) den Inlandbedarf zu decken.

Laut Güterklassifikation sind die nicht unbedeutenden Transporte ab diesen Salinen dem Spezialtarif I zugewiesen. Durch den Ausnahmetarif 21 tritt dann hier eine Korrektur ein, die dem Wert und der wirtschaftlichen Bedeutung dieses Rohstoffes gemäss erscheint. Offenbar wurde aber auch auf die Tatsache Rücksicht genommen, dass es sich um einen Rohstoff schweizerischer Herkunft handelt. Und in der Tat ist der Ausnahmetarif 21 auch nur für Transporte von Salz schweizerischer Herkunft anwendbar. — Der Tarif lässt sich bis ins Jahr 1914 zurückverfolgen ; damals ist er als Ersatz einer ganzen Anzahl von Ausnahmetaxen und von örtlich beschränkten Ausnahmetarifen (Ausnahmetarife im engeren Sinne) geschaffen worden[19]). Sein Anwendungsbereich erstreckt sich laut der letzten Ausgabe vom 1. Januar 1925 auf Stückgutsendungen und Wagenladungen von 5'000 und 10'000 kg von :

a) Salz (Chlornatrium) schweizerischen Ursprungs, wie Siedesalz (Quellsalz, Solsalz und jodiertes Salz).

b) Industriesalz schweizerischen Ursprungs, denaturiertes und nicht denaturiertes.

Als wichtiger Rohstofftarif ist er in den Kriegsjahren nicht ausser Kraft gesetzt worden. Seine ganze Entwicklung beschränkt sich überhaupt auf eine Anpassung seiner jeweiligen Taxschemata an die Aenderungen des Normaltarifs. Und dieser ist in der Zeit seit 1918 zweimal geändert worden : 1925 und 1929. Beide Male wurden die Frachtsätze herabgesetzt, im ersten Falle generell, im zweiten nur für Wagenladungen auf Entfernungen über 150 km.

Wie steht es nun mit den Ermässigungen, welche der Ausnahmetarif 21 schafft ? — Chlornatrium wird im Falle a). (Salz zu Nahrungszwecken) vom I. in den II. und im Falle b). (Industriesalz) vom I. in den III. Spezialtarif versetzt. Das heisst, der Ausnahmetarif 21 stellt die Taxen dieser genannten Spezialtarife zur Verfügung[20]). Die Stückguttaxen des Ausnahmetarifs dagegen liegen nur einige wenige Prozente unter der Stückgutklasse 2 des Normaltarifs (im Maximum 10%).

---

[19]) vgl. E. A. V. 487/1914.

[20]) Ueber den Aufbau und das Verhältnis der einzelnen Klassen des Normaltarifs vgl. S. 27.

### 4. Ausnahmetarife für Steine usw.

Schon in der Differenzierung des Ausnahmetarifs 19 kommt es zum Ausdruck, dass die Schweiz auch Steine usw. aus dem Auslande einführt. Denn auch hier sind die Produkte schweizerischer und ausländischer Herkunft in verschiedenen Serien untergebracht. Zwar sollte man glauben, die Schweiz könne aus ihren gewaltigen Gebirgsmassen einen genügenden Vorrat an Steinen gewinnen. Drei Gründe aber stehen dieser Auffassung entgegen:

1. Die Qualität des Steines eignet sich nicht für sämtliche Verbrauchszwecke.
2. Die kleinen und wenig kapitalkräftigen Steinbrüche der Schweiz können gegen die Konkurrenz des umliegenden Auslandes (Vogesen, Schwarzwald, Savoyen) nicht aufkommen.
3 Die Kunststeinfabrikation und die Verwendung von Zement wirken hindernd auf die Gewinnung von Natursteinen[21]).

Der Ausnahmetarif 19 ist einer der ältesten schweizerischen Ausnahmetarife und ist seit der Privatbahnzeit noch nie ausser Kraft gesetzt worden, auch nicht während der Kriegszeit. Und wenn einmal der Charakter als Ausnahmetarif in materieller Hinsicht angezweifelt werden kann, so ist es sicher hier. Denn nun fehlt nach der Begriffsbestimmung nicht nur das Moment der örtlichen Beschränkung, sondern auch zeitlich war der Tarif immer gültig. Seine Frachtsätze sind zudem meistens nur bei allgemeinen Tarifveränderungen erhöht oder erniedrigt worden. — Seine letzte Ausgabe vom 1. Januar 1925 gewährt in drei verschiedenen Serien Begünstigungen wie folgt: Serie 1 ist gültig für bearbeitete Steine, Serie 2 dagegen für roh behauene oder geschnittene und gebrannte, ferner für künstliche Mauersteine, Kies und Schotter, Lehm und Mergel, Sand, Schiefer und gewisse Produkte der Zementindustrie. Die Serie 3 endlich gewährt besonders billige Sätze für fast alle Produkte der Serie 2, wenn sie aus der Schweiz stammen. Für Transporte von Gotthardgranit sind die Taxen der Serie 2 auf Entfernungen von über 100 km um 20% ermässigt, um den Nachteil der Lage dieser Brüche im Valle Leventina einigermassen auszugleichen[22]).

Auch bei diesem Tarif kann nicht mehr eindeutig gesagt werden in wessen Interesse er aufgestellt ist. Wie aus der Einteilung der einzelnen Güter hervorgeht: sicher nicht immer zu Gunsten der Rohstofftransporte des Verbrauchers (Granit, Fabrikate der Zementindustrie). Aber die Darstellung des Tarifes über eine Anzahl Jahre hin zeigt, dass einmal eine Aenderung des Tarifs zu Gunsten der Steine als Rohstoff, ein ander Mal aber zu Gunsten der Steine als Produkt der Steinbrüche geschah. Die Bedeutung des Ausnahmetarifs für die Zementindustrie wird später behandelt.

---

[21]) vgl. Landmann a.a.O. Seite *53.
[22]) vgl. E. A. V. 940/1925.

Generell liesse sich so sagen : Vor allem ist zu unterscheiden zwischen Transporten von inländischen und ausländischen Steinen. Dann ist aber auch zu berücksichtigen, dass Steine infolge ihres hohen spezifischen Gewichts und ihres im allgemeinen geringen Handelswertes nur niedere Transportkosten vertragen. Das Absatzgebiet eines Steinbruchs findet sehr bald in dieser Tatsache seine Grenze. Bei den inländischen Transporten ist oft derjenige geschädigt, der seine Monopolstellung nicht mehr restlos ausbeuten kann, indem sein Absatzgebiet teilweise auch durch dasjenige anderer Steinbrüche überdeckt wird. In diesem Falle wird somit nicht den Steinbruchbesitzern geholfen, sondern vielmehr den Verbrauchern der Steine. Zudem wird auf diese Weise auch das betriebsökonomische Interesse der Bahn erfüllt, indem durch die Frachtherabsetzungen die Transporte auf längere Strecken möglich sind. Hat der Produzent hingegen immer noch seine ehemalige Monopolstellung inne, so fliessen die Frachtermässigungen zweifellos als zusätzlicher Gewinn in seine Tasche. Bei den ausländischen Transporten dagegen wird die Verbilligung der Frachtkosten dem Bezüger Vorteile bringen. Denn sehr oft ist er einfach auf ausländische Steine angewiesen, und diese werden ihm, unbekümmert um Schweizerfrachten, zu einem festen Betrag franko Schweizergrenze angeboten. Auch in diesem Falle wird als Nebenzweck das Selbstinteresse der Bahn an langen Transporten erfüllt.

Bevor auf die Darstellung der Begehren, die an die Bahnen zur Verbesserung, Erweiterung oder Verbilligung des Ausnahmetarifs 19 gestellt wurden, eingegangen wird, soll die Verbilligung der Frachtsätze durch den heutigen Tarif wiederum tabellarisch dargstellt werden[23]). Dabei ist vorauszuschicken : Steintransporte zur Serie 1 des Ausnahmetarifs sind normalerweise dem Spezialtarif II zugewiesen, solche zur Serie 2 und 3 aber dem Spezialtarif III.

| | Spezialtarif IIb. | A. T. 19 Serie 1. | Ermässigung absolut | Ermässigung in % |
|---|---|---|---|---|
| 50 km | 98 | 88 | 10 | 10 |
| 100 km | 174 | 155 | 19 | 10 |
| 200 km | 304 | 235 | 69 | 23 |
| 300 km | 377 | 271 | 106 | 28 |

| | Spezialtarif IIIb. | A. T. 19 Serie 2. | Ermässigung absolut | Ermässigung in % | A. T. 19 Serie 3. | Ermässigung absolut | Ermässigung in % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 50 km | 85 | 62 | 23 | 27 | 49 | 36 | 42 |
| 100 km | 147 | 106 | 41 | 28 | 82 | 65 | 44 |
| 200 km | 241 | 160 | 81 | 34 | 118 | 123 | 51 |
| 300 km | 284 | 184 | 100 | 35 | 134 | 150 | 53 |

[23]) Die Frachtsätze sind für 100 kg Tranportgut in Rappen aufgestellt.

Neben diesen Ermässigungen bestehen eine ganze Anzahl von Ausnahmetaxen, die noch bedeutend höhere Frachtrabatte, bis zu 50% gewähren (Konkurrenztaxen).

Schon im Jahre 1914 wurde in der Kommerziellen Konferenz eine Umarbeitung des Warenverzeichnisses des Ausnahmetarifs 19 postuliert. Einmal wollte man damals alle Schottertransporte in der Schweiz billiger tarifieren. Man stützte sich zu diesem Zwecke auf die Begünstigung, welche für Schotter- und Kiestransporte von Roche (Vaud), St. Triphon und Villeneuve nach Stationen des rechten Genferseeufers gewährt wurden[24]). Dieses Gesuch lehnten aber die Transportanstalten sehr bestimmt ab. Denn dort handelte es sich um Unterstützung der schweizerischen Steinbrüche am rechten gegenüber den französischen am linken Genferseeufer. Ferner waren einzelne Taxermässigungen gedacht als Konkurrenzmassnahme gegenüber dem Schiffsverkehr auf dem Genfersee.

Weit wichtiger aber ist das folgende Verlangen, das in der gleichen Sitzung gestellt wurde. Man forderte die scheinbar geringfügige Massnahme der Detarifierung von behauenen Steinen von der Serie 2 nach der Serie 3 des Ausnahmetarifs 19. Die Konkurrenz der ausländischen Steinbrüche und der Kunststeinfabrikation machte sich im Jahre 1914 wieder einmal deutlich und verschärft bemerkbar. Die Steinbrüche der Schweiz wurden nur noch in beschränktem Masse betrieben oder stellten den Abbau ganz ein. Hauptsächlich die Betriebe zur Gewinnung des Granits im südlichen Gotthardmassiv steckten in einer schweren Krisis. Die Steinproduzenten glaubten, dass ihnen mit der Detarifierung in dreifacher Hinsicht geholfen sei :

1. Durch Verbilligung der Frachten Erweiterung des Absatzgebietes.
2. Billigere Behauung der Steine im Steinbruch selbst, als in der Stadt durch Ausnutzung der billigeren Arbeitskräfte der örtlich gebundenen und oft weit vom Schienenstrang abliegenden Steinbrüche.
3. Vermehrung der Arbeitsgelegenheit in den Steinbrüchen.

Diese Detarifierung[25]) gab der Steinindustrie einen nochmaligen Impuls zur Besserung ihrer Lage, ohne sie natürlich vor dem früheren oder späteren Untergang, dem teilweisen Unterliegen im Konkurrenzkampf gegenüber dem Kunststein, retten zu können.

In den beiden angeführten Beispielen wurde somit Hilfe für den Urproduzenten verlangt. Nicht der Rohstoff des Baugewerbes, sondern das Erzeugnis der Urproduktion sollte durch das Transportgewerbe begünstigt werden. Wer davon letzten Endes den Nutzen zieht, ob der Steinbruch, dessen Aufrechterhaltung eine Frage der Zeit ist, oder aber das entwicklungsfähige Baugewerbe, das ist eine sehr schwierig zu beantwortende Frage. Es wäre hier zu untersuchen, wer von den beiden die Fracht trägt. So viel aus der Praxis zu ersehen ist, ist es gewöhnlich der Empfänger der Sendungen. Und

---

[24]) vgl. Nachtrag zum Ausnahmetarif 19, gültig vom 10. April 1904 an. S. 37.
[25]) auf den 15. September 1914 gewährt, vgl. E. A. V. 602/1914.

somit wird also unmittelbar doch auch der Verbraucher des «Rohstoffs» Steine begünstigt.

Das Krisenjahr 1922 erschütterte auch die Grundlagen der Bau- und Baumaterialindustrie. In den Städten herrschte aber eine grosse Wohnungsnot ; ein Baubedürfnis war in hohem Masse vorhanden. Wieder einmal sollten die Transportanstalten durch Herabsetzung ihrer Taxen fördernd wirken. Wir erinnern uns von frühern Ausführungen her, dass gerade in diesen Jahren eine ganze Menge von Ausnahmetarifen als Massnahme zur Behebung der Krise wieder in Kraft gesetzt worden sind. Obwohl die Vertreter der Industrie ausführten, dass die Kosten ihrer Rohstofftransporte (Kies und Schotter) schon auf eine Entfernung von 20 km oft 100% des Materialwertes ausmachen, konnten die Bahnen dem Gesuch eines generellen Taxabbaues nicht entsprechen. Denn die riesige Aufwärtsbewegung des Defizits aus der Gewinn- und Verlustrechnung hatte zwar im Jahre 1921 mit einem Betrag von 72,5 Millionen Franken ihren Höhepunkt erreicht, der Fehlbetrag des Jahres 1922 machte aber noch immer die Summe von 45,5 Millionen Franken aus. Dann führten aber die Bahnen weiter aus, dass bei der Festsetzung des Beförderungspreises nicht einzig auf den Wert der Ware abgestellt werden könne, sonst müsste ja eine ganze Anzahl von Waren unter den Selbstkostenpreisen befördert werden. Und dies gehe nicht wohl an. — Die Situation hat sich allerdings seither geändert. Die Selbstkosten der Bundesbahnen pro tkm betragen heute insgesamt 8—10 Rappen. Nachdem aber der Anteil des Güterverkehrs an den Gesamtkosten durch diesen Betrag aufgebracht ist, kann ein weiterer Mehrverkehr billiger befördert werden, denn er gestaltet sich ja theoretisch nach Abzug der sogenannten Läuferkosten als Reineinnahme. So transportieren denn auch beim elektrischen Betrieb die Bundesbahnen heute beträchtliche Verkehrsmengen zu einem Selbstkostensatz von 2,5 Rp. und beim Dampfbetrieb zu 3 Rp. pro tkm[26]). Einem grossen Teil dieses Verkehrs begegnen wir offenbar, wenn wir die Konkurrenzfrachtsätze betrachten. Denn sie sind nicht mehr, wie das Normaltaxschema und die Schemata der Ausnahmetarife, auf eigenen Taxgrundlagen aufgebaut, sondern einzig und allein in Anpassung an die ausländischen Frachtsätze aufgestellt[27]).

Der Wichtigkeit dieser Gesuche des Baugewerbes wegen konnte im Schosse der Kommerziellen Konferenz im Jahre 1922 keine Einigung erzielt werden und die Angelegenheit wurde auf die nächste Sitzung vertagt. Inzwischen sollte eine Spezialkommission die Lage der Bau- und Baumaterialindustrie untersuchen. Und noch im gleichen Jahre wurden Sand, Kies, Schotter usw. schweizerischer Herkunft in die Serie 3 des Ausnahmetarifs 19 versetzt. Zudem ermässigten die Bahnen die Streckentaxen dieser Serie bis zu einer Entfernung von 100 km um 25%.

---

[26]) vgl. Bundesbahnen und Automobil. S. 31.
[27]) vgl. dazu die Ausführungen über die Einfuhrfrachtsätze für Kohle. S. 71 f.

Der Ausnahmtarif 19 ist kein einheitliches Gebilde. Die Entwicklung über Jahre hin hat ihn heute zu einer ganzen Tarifgruppe anwachsen lassen, nach deren Taxen und Bestimmungen eine ganz gewaltige Menge von Transporten erfolgt. Generell kann daher hier überhaupt nicht mehr gesagt werden, er sei zu Gunsten der Urproduzenten der Steine oder zu Gunsten der Verbraucher aufgestellt. Sogar bei den einzelnen Entwicklungsstadien, bei den einzelnen Veränderungen und Begehren kann dies nicht eindeutig festgestellt werden. Denn es ist vorgekommen, dass Urproduzenten und Verbraucher gemeinsam um eine Vergünstigung einkamen. Wer von ihnen dann den Vorteil trug — vielleicht beide, aber in ungleichem Masse — darüber könnte nur von einzelnen konkreten Transportakten etwas bestimmtes ausgesagt werden. Auf alle Fälle gewähren die Bahnen durch diese Ermässigung Erleichterungen, die auf der einen Seite den Steinbrüchen Absatzmöglichkeiten schaffen und auf der anderen die Anschaffungskosten der Rohprodukte des Baugewerbes und der Baumaterialindustrie verbilligen.

Trotzdem die Schweiz keinen nennenswerten Export von Steinen zu verzeichnen hat — die Importe sind der Menge und dem Werte nach bedeutend grösser — so werden doch diese wenigen Transporte noch durch den Ausnahmetarif 31 besonders begünstigt. Dabei handelt es sich um Granit, Kalksandbausteine und gekörnte Steine, für welche die Serie 9 des Ausnahmetarifs 31 60% Ermässigung auf die Streckentaxen des Ausnahmetarifs 19, Serie 2 gewährt. Transporte von rohen, unbehauenen Steinen (Schotter etc.) aber erfahren durch die Serie 10 eine Verbilligung von 50% der Streckentaxen des Ausnahmetarifs 19, Serie 3. Einzig hier ist im Jahre 1929 ein Export von 126'000 t Schotter zu verzeichnen, der aber fast ausschliesslich von einem Werk ausgeführt wurde[28]).

### 5. Ausnahmetarife für Holz.

Obgleich die schweizerischen Waldungen, begünstigt durch Klima und Bodenbeschaffenheit eine reichliche Holznutzung gewähren, so reicht die Ernte zur Deckung des Inlandbedarfes doch nicht aus. Landmann schätzt eine schweizerische Durchschnittsholzernte auf jährlich etwa 3 Millionen m³, wovon im Durchschnitt des ganzen Landes 45% auf Nutzholz und 55% auf Brennholz entfallen[29]). Die Holzernte steht nicht nur mengenhaft über dem Durchschnitt Europas, sondern auch im im Bezug auf den Geldertrag. Dies hängt mit folgendem zusammen : Der Holzbedarf des Landes kann nur unter Zuzug von Importen gedeckt werden. In Anbetracht des relativ niedrigen Wertes des Holzes wird daher ausländisches Holz durch die Transportkosten sofort erheblich verteuert. Und als Folge davon wird der Inlandpreis künstlich gehoben, sodass die schweizerische Forstwirtschaft oft zu sehr hohen Gelderträgen kommt.

---

[28]) vgl. Jahresbericht der Handelsstatistik 1929. S. 61.
[29]) vgl. Landmann a.a.O. S. *132.

Damit ist aber auch schon die Situation für das Transportgewerbe u
rissen. Die Geringwertigkeit des unverarbeiteten Holzes verträgt tr
grossem Umfang und Gewicht nur kleine Frachtkosten. Der Normalta
reicht daher auch hier nicht aus ; auf dem Wege der Ausnahmetarifieru
müssen solche Transporte ermöglicht werden. Schon die Privatbahnen g
währten besonders billige Taxen für Holztransporte. Der heutige Au
nahmetarif 18 ist denn auch in Anlehnung an jene Taxermässigung
geschaffen worden. Er ist gültig für Transporte in gewöhnlicher Fracht v
Holz und Torf in Wagenladungen von 10'000 kg[30]). Die einzelnen Transpo
güter teilt er in 6 Serien mit je einem besonderen Taxschema ein. Dabei wi
hauptsächlich differenziert zwischen bearbeitetem und unbearbeitetem H
und zwischen Holz schweizerischer und ausländischer Herkunft.

Die Entwicklung des Ausnahmetarifs 18, der ja seit Bestehen der Bahn
ausser mit vierjähriger Unterbrechung während der Nachkriegsjahre i
mer angewendet wurde, kann durch zwei Schlagworte gezeichnet werde
Schutz der schweizerischen Holzproduktion und Gewährung eines billig
Rohstoffes für die Holzindustrie. Und hier wird offenbar, dass diese beid
Gesichtspunkte nicht sehr leicht zu vereinigen sind. Denn die Möglichk
von Interessegegensätzen zwischen Holzproduzenten und Holzindustriell
ist durchaus gegeben und auch vorgekommen.

Folgende Lage aus den Jahren 1924 und 1925 mag dies illustriere
Die Zellulosefabriken verlangten damals eine Frachtermässigung für d
Import von Papierholz. Dieser Industriezweig machte nämlich eine ern
hafte Krise durch, indem das Ausland den schweizerischen Markt mit Papi
und Zellulose überschwemmte. Zudem nahm der Export der schweizerisch
Erzeugnisse mehr und mehr ab, sodass die Lage wirklich ernst wurde. U
endlich war die Holzproduktion in der Schweiz gering und konnte den B
darf dieses Industriezweiges nicht decken. — Gegen diesen Antrag d
Zellulosefabriken legten nun die Holzproduzenten Protest ein : Wenn f
ausländisches Papierholz Taxermässigungen zugestanden würden, fände d
Inlandholz keinen Absatz mehr. Dies wiederum hätte für abgelegene Gege
den sehr schlimme Folgen haben können. Immerhin bestand eine Einfuh
beschränkung für Rundholz, sodass diese Produkte geschützt waren. D
Erzeugung von Papierholz kam in der Schweiz zudem relativ wenig v
Aus diesen beiden Argumenten heraus entschied das Eisenbahndepartem
es sei der Papierindustrie zu helfen und liess ausländisches Papierholz
den Ausnahmetarif 18 aufnehmen.

Fragt man sich auch hier, in wessen Interesse die Bahnen eine Frac
einbusse auf sich nehmen, so ist darauf ganz allgemein zu antworten : V
allem auch im eigenen Interesse. Durch billige Frachtsätze sollen diese g
ringwertigen Transporte ermöglicht werden : die erhöhte durchschnittlic
Beförderungsstrecke pro Transportakt soll verlängert und dadurch d

---

[30]) Serie 6 stellt seit 1929 auch Frachtsätze für Ladungen von 5'000 kg zur Verfügu

rachteinbusse eingeholt werden. Volkswirtschaftlich betrachtet ist festzu-ellen, dass die Frachtermässigungen für die Einfuhr von Holz natürlich für en industriellen Verarbeiter berechnet sind. (Serie 2 für Schnittholz und erie 3 für Brennholz, Holzabfälle und Torf ausländischer Herkunft.) Aber uch bei den Transporten des Schweizerholzes scheint es so zu sein, dass er «Rohstoff» Holz begünstigt wird. Denn immer ist es die verabeitende ndustrie, welche Ermässigung verlangt. Daraus wäre also zu schliessen, ass sie es ist, die die Frachtkosten trägt und aus diesem Grunde an einer erabsetzung ihrer Rohstoffpreise stark interessiert ist.

Dass eine Tarifgestaltung auch sehr schlimme wirtschaftliche Folgen aben kann, lässt sich wiederum deutlich am Ausnahmetarif 18 zeigen. Die orstwirtschaftliche Zentralstelle der Schweiz gab das Wertverhältnis des olzes wie folgt an[31]) :

| | | | |
|---|---|---|---|
| Schnittholz | 100 | dem entspricht | Spezialtarif III |
| Rundholz | 50 | die Tarifierung | Ausnahmetarif 18, Serie 1 |
| Brennholz | 30 | zu : | Ausnahmetarif 18, Serie 2 |

ieses Verhältnis wurde auch bis zum Jahre 1925 aufrecht erhalten. Dann eldeten sich aber die Sägereien aus dem Val de Joux, denn ihre Betriebe anden still. Da die Frachtkosten für Rundholz bedeutend niedriger waren ls für Schnittholz, so wurde auf weite Entfernungen nur noch Rundholz ufgekauft. Dieses wurde dann erst an Ort und Stelle zersägt. Die Betriebe n der Produktionsstätte hatten somit keine Beschäftigung mehr, und es urde verlangt, dass Schnitt- und Rundholz grundsätzlich tarifarisch gleich estellt werden. Dagegen aber protestierten die Vertreter des schweizeri-hen Holzindustrievereins, denn mit dieser Tarifierung stand wiederum ihr nzes Gewerbe in Frage. Die Interessengegensätze bestanden nicht nur in nem entgehenden Gewinn, sondern die Existenz der Unternehmungen stand f dem Spiele. Die Tarifermässigungen waren somit hier in der Lage, wirt-haftliche Verschiebungen herbeizuführen : die Sägereien wanderten von er Produktionsstätte weg zum Holzverbrauchsort. Durch eine möglichst eitgehende Differenzierung der Holztransporte wurde diese Situation dann nigermassen erleichtert, wenn auch nicht ganz beseitigt. Zwar wurde nun rtan nicht etwa Schnitt- und Rundholz gleich tarifiert. Schweizerisches hnittholz erfuhr eine geringere Frachtbelastung, als ausländisches Rund-olz. Die ausländische Konkurrenz von Schnittholz wurde ausgeschaltet da-rch, dass diese Transporte in den Spezialtarif IIIb versetzt wurden. Da-gen war der Transport von schweizerischem Rundholz natürlich immer ch bedeutend billiger. Ueber die heutige Differenzierung der Transporte nerhalb des Ausnahmetarifs 18, die schon im Jahre 1905 von den Forstwirt-haftsinteressen gefordert worden ist[32]) soll die folgende Zusammenstellung ientieren. (Frachtsätze für 100 kg in Rp.)

---

[31]) vgl. Protokoll der 21. Kommerziellen Konferenz 1921, S. 13.

[32]) vgl. Bourgeois, Forstwesen. Artikel im Handwörterbuch der schweizerischen Volkswirtschaft, Band II, S. 17.

| | 50 km | 100 km | 200 km | 300 k |
|---|---|---|---|---|
| Normaltarifierung : | | | | |
| Spezialtarif III b für 10'000 kg | 85 | 147 | 241 | 284 |
| A. T. 18, Serie 1 für ausländisches Rundholz | 73 | 125 | 193 | 224 |
| Ermässigung: absolut | 12 | 22 | 48 | 60 |
| in % | 14 | 15 | 20 | 21 |
| A. T. 18, Serie 2 für schweizerisches Schnittholz | 66 | 112 | 163 | 192 |
| Ermässigung: absolut | 19 | 35 | 78 | 92 |
| in % | 22 | 24 | 32 | 32 |
| A. T. 18, Serie 3 für ausländisches Brennholz | 60 | 99 | 153 | 177 |
| Ermässigung: absolut | 25 | 48 | 88 | 107 |
| in % | 29 | 33 | 37 | 38 |
| A. T. 18, Serie 4 für schweizerisches Rundholz | 58 | 96 | 128 | 164 |
| Ermässigung: absolut | 27 | 51 | 113 | 124 |
| in % | 32 | 35 | 47 | 44 |
| A. T. 18, Serie 5 für Papierholz und schweizerisches Brennholz | 48 | 79 | 116 | 137 |
| Ermässigung: absolut | 37 | 68 | 125 | 147 |
| in % | 44 | 46 | 52 | 52 |
| Normaltarifierung : | | | | |
| Spezialtarif III a für 5'000 kg | 107 | 191 | 319 | 378 |
| A. T. 18, Serie 6 für Güter der Serie 2 und 4 bei Sendungen von 5'000 kg | 91 | 160 | 237 | 281 |
| Ermässigung: absolut | 16 | 31 | 82 | 97 |
| in % | 15 | 16 | 26 | 26 |

Die Serie 5 des Ausnahmetarifs 18 für Papierholz und schweizerisch Brennholz stellt einen der billigsten schweizerischen Frachtsätze überha zur Verfügung. Die Ermässigung beträgt schon bei einer Transportdist von 50 km 44% und bei einer solchen von 200 km 52%. Ausser von K kurrenztaxen gegenüber fremden Bahnen und anderen Transportmitteln u von Transittaxen werden diese Frachtsätze nur noch durch den Exporta nahmetarif und durch den Ausnahmetarif für Zuckerrüben unterschritt Es muss vor allem betont werden : mit einer durchschnittlichen Fracht mässigung von 50% gegenüber dem Normaltarif werden hier Transpo des Rohstoffs der Papierindustrie begünstigt, wie sonst kaum in irgend ein andern Fall. Dies geht auch deutlich aus der folgenden Aufstellung herv

| Transportgut: | Mittlerer Einfuhrwert 1929 pro 10 t | Frachtbetrag für 10 t auf 100 km Schweizerstrecke | Frachtbetrag in % des Einfuhrwertes |
|---|---|---|---|
| | Fr. | Fr. | % |
| Papierholz | 550.— | 79.— | 14 |
| Steinkohle | 435.— | 130.— | 30 |
| Giesserei-Roheisen | 1000.— | 116.— | 12 |
| Portlandzement | 500.— | 130.— | 26 |

## 2. Kapitel.

### Die Ausnahmetarife zu Gunsten der industriellen Erzeugnisse.

Es ist diesem Kapitel eine methodologische Bemerkung voranzuschicken. Nicht wie bei der Einheitlichkeit der landwirtschaftlichen Transporte kann hier eine Systematik nach den Tarifen vorgenommen werden. Die Teilung muss vielmehr unter anderen Gesichtspunkten geschehen, d. h. die Produkte der einzelnen Industriezweige sind gesondert zu behandeln. Innerhalb dieser einzelnen Gruppen werden dann in der Reihenfolge: Allgemeine Ausnahmetarife — übrige Ausnahmetarife — Ausnahmetaxen und Frachtermässigungen die Zugeständnisse der Bahnen oder die Anforderungen der Industrie und ihre praktische Bedeutung besprochen. An Stelle einer mehr formalen Ordnung des Stoffes, wie im II. Teil über die Landwirtschaft, soll hier eine sachliche Aufstellung erfolgen. Die Gefahr der Unübersichtlichkeit über die Schweizerischen Ausnahmetaxen wurde dadurch beseitigt, dass bei der Zeichnung des gesamten schweizerischen Tarifwesens im I. Teil dieser Arbeit eine Zusammenstellung der Ausnahmetarife gegeben wurde, die seit Bestehen der Schweizerischen Bundesbahnen in Kraft und noch auffindbar waren[33]).

Zwei ältere Ausnahmetarife, die längst keine Gültigkeit mehr haben, konnten aber auch in diese Systematik nicht eingeordnet werden. Heute sind ihre Bedingungen und Frachtansätze, soweit es sich um solche handelt, in die allgemeinen Tarifvorschriften aufgenommen. Von hier aus wäre nach rückwärts schliessend zu sagen, dass es sich um keine Ausnahmetarife gehandelt hat. Denn wären es nur Zugeständnisse von örtlich beschränkter Gültigkeit oder zeitlich beschränkter Dauer gewesen, dann hätten sie auch nicht einfach durch Verwaltungsbeschluss in eine Vorschrift aufgenommen werden können, die auf gesetzlicher Grundlage basiert. Es handelt sich um die beiden folgenden Tarife:

1. Ausnahmetarif 10 für die Beförderung von Flüssigkeiten in Reservoirwagen. Dieser Tarif, der seit 1. Januar 1922[34]) ausser Kraft gesetzt

---

[33]) vgl. S. 31.
[34]) vgl. E. A. V. 890/1921.

ist, war gültig für den Transport von Teer, Ammoniakwasser, Petroleum, Benzin, Säuren, Spiritus, Wein, Bier usw. Ohne Unterschied ob es sich um einen Reservoirwagen handelte, der im Eigentum der Bahn oder von Privaten war, herrschte der Grundsatz, dass seine Beförderung gratis erfolgen sollte. Die Fracht wurde lediglich nach dem Nettogewicht des Transportgutes und nach seiner Einreihung durch die Güterklassifikation berechnet. Mindestens jedoch musste die Fracht für 10'000 kg bezahlt werden. Der Rücklauf des leeren Wagens über die gleiche Strecke nach der ursprünglichen Versandstation erfolgte ebenfalls frachtfrei. Ganz ähnliche Bestimmungen waren schon damals für die übrigen Privatgüterwagen aufgestellt[35]). Auch hier wurde prinzipiell der Privatgüterwagen frachtfrei befördert. Für Transporte von Flüssigkeiten in Privatkessel- oder Gefässwagen wurde auf den gültigen Ausnahmetarif 10 verwiesen.

Eine Verschmelzung dieser beiden Vorschriften schien daher besonders naheliegend. Mit der Aufhebung des Ausnahmetarifs 10 sind denn auch seine wesentlichsten Bestimmungen einfach in die allgemeinen Tarifvorschriften der Schweizerischen Transportanstalten aufgenommen worden. Heute erfolgt die Abfertigung der Güter, die in Privatgüterwagen verladen sind, wie folgt : Es herrscht noch der Grundsatz, dass bei solchen Transporten nur die Fracht für das verladene Gut bezahlt, der Privatgüterwagen aber gratis befördert wird. Für die Verwendung dieses Wagens wird auf dem Hinwege des Transportes zu Gunsten des Wageneigentümers eine Entschädigung von 10 Rp. pro Wagen und Tarifkilometer bewilligt, die von der Fracht für das beförderte Gut in Abzug gebracht wird. Dafür unterliegen die Leerläufe dieser Wagen einer Frachtberechnung von 10 Rp. pro Wagen und Tarifkilometer[36]). Im Resultat kommt also auch hier wieder eine Gratisbeförderung dieser Wagen zu Stande. Ein Beispiel möge diese Frachtberechnung erläutern : Die Beförderung eines Privatreservoirwagens beladen mit 10'000 kg Steinkohlenteer von Basel nach Bern kostet Fr. 156.— Fracht. Die Tarifdistanz beträgt 107 km. Somit stellen sich die Frachtkosten auf Fr. 156.— minus Fr. 10.70 = 145.30. Für den Rücklauf des leeren Wagens von Bern nach Basel werden Fr. 10.70 erhoben. Somit kostet also der ganze Transport diese Fr. 156.— ; mit andern Worten die Beförderung des Wagens geschieht gratis.

2. Ausnahmetarif 16 für den Transport von Edelmetallen und Geld in Eilfracht vom 1. Juli 1904. Schon im Gesetz musste für diese Transporte vom Grundsatz des Reformtarifes abgewichen werden[37]). Das gemischte System findet hier nur noch teilweise Anwendung. Die Frachtberechnung erfolgt nämlich auf Grund des wirklichen Gewichts der Sendung,

---

[35]) vgl. Allgemeine Tarifvorschriften vom 1. Januar 1917. Art. 31.
[36]) vgl. Allgemeine Tarifvorschriften vom 1. November 1925. Art. 36.
[37]) vgl. Bundesgesetz betr. das Tarifwesen der Schweizerischen Bundesbahnen, Art. 16 : «Für den Transport von Edelmetallen, von barem Geld und von Kostbarkeiten mit deklariertem Wert ist für 1000 Fr. per km höchstens 1 Rp. zu erheben.»

im Minimum jedoch für 50 kg[38]). Zu dieser Gewichtstaxe muss eine Werttaxe bezahlt werden, die sich auf 5 Rp. pro 1000 Fr. des deklarierten Wertes stellt und ohne Rücksicht auf die Entfernung erhoben wird. Dabei ist im Tarif die Klausel aufgenommen, dass für Edelmetalle in Barren, sowie für gemünztes Gold die Deklaration des wirklichen Wertes obligatorisch sei. Sendungen von gemünztem Silber dagegen können beliebig oder brauchten gar nicht nach dem Wert deklariert zu werden. Damit war also vom Versender aus bereits eine Abstufung der Frachtkosten möglich. Das Taxschema des Ausnahmetarifs 16 war nach den Grundsätzen des Zonentarifs aufgebaut. — Der Zonentarif bedeutet immer eine willkürliche Zusammenfassung von gewissen Entfernungsgruppen. Dass dabei, sind diese Gruppen relativ gross, für den praktischen Betrieb Ungerechtigkeiten in der Taxierung vorkommen, braucht nicht speziell hervorgehoben zu werden. Das Taxschema des Ausnahmetarifs 16 zeigt folgenden Aufbau :

| Entfernung : | Taxen pro 100 kg in Franken |
|---|---|
| 1— 25 km | 2 |
| 26— 50 km | 4 |
| 51—100 km | 6 |
| 101—150 km | 8 |
| usw. bis über 400 km | 20 |

Auch dieser Ausnahmetarif ist im Jahre 1920 aufgehoben und seine Begünstigung in die allgemeinen Tarifvorschriften aufgenommen worden[39]). So erheben heute die Schweizerischen Transportanstalten für solche Transporte folgende Frachtsätze :

0,7 Rp. pro 1'000 Fr. deklariertem Wert und pro km bis zu einem Betrag von 500'000 Fr.

0,5 Rp. pro 1'000 Fr. deklariertem Wert und pro km für Beträge über 500'000 Fr.[40])

Die Fracht wird hier für wenigstens 500 Fr. berechnet ; mindestens wird jedoch die nach dem Gewicht sich ergebende Eilgutfracht erhoben.

Vergegenwärtigt man sich die Frachtkosten eines konkreten Transportes, so kommt folgendes Bild zu Stande : Eine Sendung von 30 kg Gold werde auf eine Entfernung von 247 Tarif-km (Basel-Genf) befördert. Die Frachtberechnung gestaltet sich beim Ausnahmetarif 16 wie folgt :

| | Fr. |
|---|---|
| a) Gewichtstaxe : Für mindestens 50 kg auf 250 km | 6.— |
| b) Werttaxe : Das kg Gold zu Fr.3'400 deklariert gibt einen Wert von 103'200 Fr. | 5.20 |
| | 11.20 |

[38]) vgl. im Gegensatz dazu : Allgemeine Tarifvorschriften Art. 2 : «Bei Eilgut und Frachtgut ist mindestens die Taxe für 20 kg zu bezahlen».

[39]) vgl. E. A. V. 353/1920.

[40]) vgl. Allgemeine Tarifvorschriften Art. 17 und 18.

Nach den heute geltenden Bestimmungen würde sich die Frachtberechnung für das gleiche Beispiel wie folgt gestalten :

103'200 Fr. zu 0,7 Rp., je 1'000 Fr. ergibt einen Betrag von 72,5 Rp. Die Beförderung erfolgt auf eine Transportstrecke von 236 km, somit stellt sich der Frachtbetrag auf 171 Fr.

Fragt man nach dem Grund dieser gewaltigen Frachterhöhung, so muss die Antwort dahin lauten : Die Bahnen wollen durch diese Tarifierung die Edelmetalltransporte von sich fernhalten. Massgebende Stellen bei den Schweizerischen Bundesbahnen bestätigten diese Auffassung. Denn laut Transportreglement haften die Bahnen bei Verlust des Transportgutes nach dem Handelswert[41]). Eine Beschränkung der Haftung wie bei ausländischen Bahnen oder wie im internationalen Verkehr findet hier nicht statt. Das Risiko bei diesen Sendungen ist umgekehrt äusserst gross ; der Frachtertrag aber nicht entsprechend. Durch die hohe Tarifierung versuchen die Bahnen, diese Sendungen auf andere Transportmittel abzuschieben.

Aus der Darstellung dieser beiden Ausnahmetarife ergibt sich deutlich, dass sie ausserhalb der Systematik der übrigen Industrie Ausnahmetarife zu behandeln sind. Dafür sprechen im weiteren auch noch folgende Gründe:

1. Die Wichtigkeit des Ausnahmetarifs 16 scheint heute sehr fragwürdig zu sein. Früher, noch zu Kriegszeiten, sollen allerdings Goldtransporte per Bahn vorgekommen sein[42]). Heute aber kennt man dafür weit bequemere Transportmittel (Auto, Flugzeug, für geringe Mengen : Post). Zwar wird im internen schweizerischen Verkehr immer noch zwischen den Bankplätzen Gold verfrachtet. Der bequemere und sichere Weg für solche Verschiebungen ist aber das Auto, wo das Metall durch eigene Angestellte zwischen den einzelnen Plätzen transportiert wird. — Beim Ausnahmetarif 10 verhält es sich allerdings anders. Seine in die Tarifvorschriften übernommenen Bestimmungen werden auch heute noch in bedeutendem Masse angewendet.
2. Fragwürdig ist ferner, ob es sich hier überhaupt um einen Ausnahmetarif handelt. Setzt das Gesetz, wie im Falle des Ausnahmetarifs 16 nur Höchsttaxen fest, so kann doch bei einer Unterschreitung dieser Grenze nicht von einer Ausnahmetarifierung gesprochen werden. Es handelt sich hier ja gar nicht um eine Funktion, die aus dem zwar engen Rahmen des Gesetzes herausfällt, sondern die im Gegenteil die legalen Vorschriften in hohem Masse anwendet. Die Fassung dieser Bestimmungen in einen Ausnahmetarif mag vielleicht von folgendem herrühren : Auch für das Normaltaxschema sind im Gesetz Höchsttaxen vorgeschrieben[43]). Es nimmt

---

[41]) vgl. Transportreglement § 89.

[42]) Nach Angaben der statistischen Sektion der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen jährlich um 100 t.

[43]) vgl. Bundesgesetz betr. das Tarifwesen der Schweizerischen Bundesbahnen Art. 13.

denn auch diese Tarifsätze in Anspruch und stellt somit die höchstmöglichen Frachten zur Verfügung. Da man bei den Geld- und Edelmetalltransporten von diesem Verfahren abwich, so glaubte man das offenbar nur durch einen Ausnahmetarif tun zu können. Aber auch die Tatsache, dass statt des Staffeltarifes der Zonentarif, ferner nicht die restlose Werttarifierung angewendet wurde, mag zur Aufstellung dieses Ausnahmetarifs veranlasst haben.

3. Nach Begriffsfestsetzung erniedrigt ein Ausnahmetarif immer die Frachtsätze des Normaltarifs, entweder generell oder für einzelne Verkehrsbeziehungen[44]). Die beiden Ausnahmetarife 10 und 16 aber standen in keinem Zusammenhang mit dem Normaltarif und der Güterklassifikation, sondern sie schufen lediglich Bedingungen für ausserordentliche Transporte. Damit waren sie aber den übrigen Ausnahmetarifen nicht gleichgestellt, sondern gleichsam übergeordnet, sie stellten eine kleine Tarifvorschrift für sich dar. Ihre Aufnahme in die Allgemeinen Tarifvorschriften scheint daher von hier aus im Sinne einer Vereinheitlichung und Vereinfachung besonders wichtig und zweckmässig zu sein.

Zur Vervollständigung der Reihe der Taxbegünstigungen, die aus der Systematik herausfallen, sei auch an dieser Stelle auf das Reglement über die Gewährung von Taxbegünstigungen für Ausstellungsgegenstände hingewiesen. Zwar wurde es ziffernmässig nicht so oft für industrielle und gewerbliche Ausstellungen angewendet, wie für landwirtschaftliche[45]). Trotzdem kommt ihm natürlich eine grosse Bedeutung zu. — Die Kundenwerbung durch die Produzenten, ein gewisser Mäklerdienst durch Zusammenbringen von Verkäufer und Käufer, sind die Zwecke der Ausstellungen und Messen. Das Risiko, die Ware nicht verkaufen zu können, trägt dabei jeder Aussteller. Wenn die Bahnen Frachtfreiheit für den Rücktransport der Güter gewähren, so wird der Produzent die Gefahr eher auf sich nehmen, als wenn sein unverkauftes Gut mit weiteren Frachtspesen belastet würde. In diesem Sinne unterstützen die Bahnen durch ihre Tarifierung diesen Mäklerdienst der Messen und Ausstellungen und erleichtern der Industrie und dem Gewerbe den Absatz ihrer Produkte.

### 1. Ausnahmetarife für Textilprodukte.

Die Hochwertigkeit der Textilprodukte, ihre vielfache Eigenschaft als Luxusgüter verbietet von vornherein, dass ihre Transporte generell durch Ausnahmetarife erfasst würden. Wie bereits erwähnt wurde, hat es nur einen Tarif gegeben, der ausschliesslich für Textilprodukte galt: Der Ausnahmetarif 45. Er war anwendbar für den Transport in beschleunigter Fracht von Stickböden, Garnen und Rohstickereien im Verkehr der Fabri-

---

[44]) vgl. S. 17.
[45]) vgl. S. 42.

kanten um und den Exporthäusern in St. Gallen. Die Frachtberechnung erfolgte für diese Sendungen zur Stückgutklasse 1 bei eilgutmässigem Transport. Die Frachtermässigung stellte sich somit auf genau 50%, denn die Taxen der Eilstückgutklasse sind im Normaltaxschema genau doppelt so hoch angesetzt, wie diejenigen der angegebenen Frachtstückgutklasse. Ausser einer besonders erleichterten Abfertigungsart für den Betrieb gewährte der Tarif die weitere Begünstigung, dass die Frachten und Nebengebühren für einen Monat gestundet wurden. In diesem Punkt ist eine gewisse Aehnlichkeit mit dem Abonnementstarif für die regelmässige Beförderung von Milch, dem Ausnahmetarif 41, festzustellen[46]). Der Ausnahmetarif 45 aus dem Jahre 1906 erleichterte gerade zur Zeit der höchsten Entwicklung der Stickerei einen grossen Verkehr, ermöglichte auch die zweckmässige Sammlung dieser Produkte für den Export[47]).

Wenn im weiteren vom Exportausnahmetarif abgesehen wird, der unter anderem auch wenige Textilprodukte begünstigt, so sind es nur Ausnahmetaxen, die für die Erzeugnisse dieser Industrie zur Verfügung standen. Sie lassen sich allerdings bis weit in die Privatbahnzeit zurück verfolgen. So bestanden sie für den internen Verkehr, z. B. für die Zwischenbearbeitung von gewissen Halbfabrikaten an anderen Orten[48]). Dann waren aber auch vielfach Importe von roher Baumwolle und Rohseide begünstigt[49]). Die Bedeutung des Exportes für unser Land veranlasste auch damals schon die Bahnen diesen Verkehr besonders vorteilhaft zu behandeln[50]). Alle diese Massnahmen gehören in eine Zeit, wo die Textilindustrie der Schweiz als Gesamtkörper noch auf dem Wege zum Höhepunkt ihrer Entwicklung war. Dies gilt insbesondere für die Stickerei. Für die übrigen Zweige bestehen ja viel später auch noch Ausnahmetaxen; der Export-Ausnahmetarif 36 für den Export nach Südfrankreich und weiter war auch gültig für Garne und Gewebe (Baumwollgewebe, Leinwand, Tuche aus Jute). Zwar war dieser Tarif, wie später ausführlich zu entwickeln sein wird, nur ab ganz bestimmten nach genau angegebenen Stationen anwendbar[51]).

Wie ist die Situation heute? Im Ausnahmetarif 31 ermässigt die Serie 1 die Streckentaxen der Exportfrachten für Baumwollgarn und Kammgarn um 50%. Auch die wenigen bestehenden Ausnahmetaxen gelten nur im Auslandsverkehr. So besteht ein solch speziell ermässigter Frachtsatz für

---

[46]) vgl. S. 55.

[47]) Er war gültig von 1906—1917. Als im Jahre 1921 die meisten Ausnahmetarife wieder in Kraft gesetzt wurden, erfuhr der Ausnahmetarif 45 keine Erneuerung, da gar kein Bedürfnis mehr vorhanden war.

[48]) vgl. Zusammenstellung der Ausnahmefrachtsätze S. 6 No. 21.

[49]) vgl. a.a.O. z. B. S. 31, No. 96, S. 36 No. 31.

[50]) vgl. a.a.O. Export von Baumwollgarne S. 17 No. 4.
« « Baumwollgewebe S. 28 No. 92.
« « Seide S. 38 No. 50.
« « Stickereien S. 17 No. 7, S. 28 No. 92.

[51]) vgl. S. 93.

Importe von roher Wolle ab belgischen, holländischen und norddeutschen Hafenstationen von Basel nach Bürgeln. Die Begünstigung beträgt auch hier wieder rund 50%[52]). Ferner sind heute einige wenige Exporttaxen neben dem Ausnahmetarif 31 gültig für die Ausfuhr hauptsächlich aus der Ostschweiz. Die Situation hat sich somit auch in den letzten Jahren nicht verändert : Gewähren die Bahnen Begünstigungen, so gelten sie meistens für Exporte. Die starke Verflechtung dieses schweizerischen Industriekörpers mit dem Ausland, seine Abhängigkeit von der Möglichkeit des ausländischen Absatzes wird in der Gestaltung der Tarifpolitik erneut deutlich.

### 2. Ausnahmetarife für Produkte der Maschinenindustrie.

Landmann stellt folgendes Kennzeichen der schweizerischen Maschinen-Industrie auf[53]) : Sie ist spezialisiert auf Leistungen höchster Qualifikation, bei welchen Rohstoff- und Transportkosten an Bedeutung weit hinter dem Konstruktions- und Arbeitswerte zurücktreten. Dieses Kennzeichen stimmt restlos mit der Einstellung der Tarifpolitik zu der Maschinenindustrie überein : Nur für die Transporte ihrer Rohstoffe bestehen Ausnahmetarife ; Sendungen von Fertigprodukten erfahren im internen Verkehr dagegen nur einzelne Taxbegünstigungen. Die Ausfuhr wird allerdings auch wieder weitgehend durch den Exporttarif erfasst.

Die schweizerische Maschinenindustrie ist auf der Grundlage des Arbeitsmaschinenbedarfes der Textilindustrie entstanden. Ihre weitere Entwicklung verdankte sie dem Bedarf an Dampfmaschinen der Schweizerischen Industrie und der Eisenbahnen ; grosse Absatzmöglichkeiten hat der Maschinenbedarf der Starkstromtechnik geschaffen. Trotzdem ist diese Industrie noch weitgehend auf den Export angewiesen. Währenddem vor dem Kriege etwa 75% aller Produkte ausgeführt wurden, so sind es heute noch etwa 35%.

Dieser Situation hat sich auch die Tarifpolitik angepasst. Währenddem noch vor dem Kriege alle metallurgischen Erzeugnisse, wie sie den Spezialtarifen I—III zugewiesen sind, vom Export Ausnahmetarif erfasst wurden, hat sich dies später geändert ; zuerst wurden die Produkte des II. und III. und zuletzt diejenigen sämtlicher Spezialtarife nicht mehr weiter begünstigt.

Schon aus dem Jahre 1908 stammt ein Ausnahmetarif 36, der für den Export von metallurgischen Erzeugnissen nach Südfrankreich und weiter über die Grenzstationen Genf und Les Verrières anwendbar war. Er umfasste in seinem Artikelverzeichnis sämtliche Güter aus Eisen und Stahl aller Art, wie sie den Spezialtarifen I—III zugewiesen sind. Aber auch andere Produkte aus unedlen Metallen, wie Blei, Kupfer, Zink, Zinn usw. waren enthalten. Für Eisenbahnfahrzeuge waren besondere Sätze nach Achs/km

---

[52]) E. A. V. 792/1929 und 125/1927. Es handelt sich um Konkurrenztaxen zu deutschen Strecken ; sie haben somit primär nicht volkswirtschaftliche Bedeutung.

[53]) vgl. Landmann, Schweizerische Volkswirtschaft, S. *240.

angegeben. Zu diesem Tarif konnte somit ein grosser Teil des Exports der Maschinenindustrie befördert werden.

Nach dem Kriege, als der prozentuale Anteil der ganzen Produktion am Export bedeutend zurückgegangen war, enthielt der neue Ausnahmetarif nur noch wenige Produkte. Die beiden letzten Auflagen des Tarifs stammen aus den Jahren 1922 und 1925. Das Artikelverzeichnis führt in 2 Serien die wichtigsten metallurgischen Erzeugnisse auf. Serie 1 gilt für Waren aus anderen unedlen Metallen, als Eisen ; Serie 2 dagegen für Eisen- und Stahlwaren, wie sie durch die Güterklassifikation dem Spezialtarif I und II zugewiesen sind. Dort aber sind wiederum die wichtigsten Maschinen enthalten. Der Tarif No. 36 war nicht allgemein gültig, sondern im wesentlchen nur für Exporte nach Frankreich, Belgien, Luxemburg, Holland, Deutschland und weiter, im Verkehr über die 4 Grenzpunkte Basel, Delle, Les Verrières und Genève ab ganz bestimmten Stationen.

Der neue Ausnahmetarif 31 gestaltet in seiner Serie 1 diese Exportbegünstigung wesentlich anders : Auf der einen Seite ist er nun nur noch für solche metallurgischen Erzeugnisse gültig, wie sie der allgemeinen Wagenladungsklasse zugewiesen sind ; die Ermässigung der Streckentaxen ist vom 41. km an auf 50% angesetzt. Auf der anderen Seite aber kann der neue Exporttarif von allen Stationen aus benützt werden, wobei das Gut allerdings wieder über genau vorgezeichnete Grenzübergänge geleitet wird. Aber auch Sendungen von Eisen- und Stahlwaren, wie sie durch die Güterklassifikation in die Spezialtarife I und II eingeteilt sind, erfahren im Falle des Exports eine vorzugsweise Behandlung. Durch die Serie 3 des Export-Ausnahmetarifs 31 werden die Streckentaxen des Spezialtarifs II vom 31. km an um 55% gekürzt. — Alle diese Massnahmen stehen durchwegs mit der allgemeinen Wirtschaftspolitik unseres Landes, die wiederum durch die ganze wirtschaftliche Struktur bedingt ist, im Einklang. Bei der Maschinenindustrie ist diese billige Tarifierung besonders wichtig ; ihre Konkurrenzfähigkeit im Auslande wird dadurch erhöht und Möglichkeiten zu zusätzlichem Gewinn sind gegeben.

Die Wichtigkeit und der Umfang des Inlandabsatzes bringen es mit sich, dass auch für den internen schweizerischen Verkehr zwar keine Ausnahmetarife, aber doch eine ganze Menge Ausnahmetaxen bestanden und teilweise noch gültig sind. Dabei handelt es sich meistens um Anpassung an örtliche Verhältnisse, oder aber um Taxen zur Ermöglichung einer wirksamen Konkurrenz bei relativ grosser Entfernung zwischen Produktions- und Absatzgebiet, wenn im letzteren infolge der kurzen Entfernung von der Grenze oder infolge von Frachtbegünstigungen ausländischer Bahnen für Importe nach der Schweiz das inländische Produkt vom Markte verdrängt wird. Folgende Beispiele mögen zur Illustration dieser Ausführungen dienen :

Für die Einfuhr von Blei über Genève ab Marseille besteht schon seit einigen Jahren ein Ausnahmetarif No. 307. Die häufig durch das Eisenbahnamtsblatt ergänzten und geänderten Taxen des Tarifs stellen für Bleitrans-

porte nach den wichtigsten schweizerischen Fabrikationsstätten billige Taxen zur Verfügung[54]). Für den Import von tschechischen Eisenwaren (Halbfabrikate und geringwertige Fertigprodukte, wie sie dem Spezialtarif II zugewiesen sind) stehen nach den wichtigen schweizerischen Stationen Ausnahmetaxen über Romanshorn zur Verfügung[55]). Die Abhängigkeit der Schweiz in ihren Rohstoffen vom Auslande kommt auch bei diesen beiden herausgegriffenen Beispielen wieder klar zum Ausdruck. Einschränkend ist allerdings beizufügen, dass es sich auch hier wiederum um Konkurrenztaxen zu ausländischen Strecken handelt. Volkswirtschaftliche Erwägungen und ökonomische Interessen der Bahn laufen in diesen Fällen parallel.

Aber auch der intern-schweizerische Verkehr wird begünstigt: Die Maschinenfabriken senden oft eiserne Röhren zur Veredelung in Zinkereien. Diese Transporte zwischen den beiden Orten, die nicht selten weit entfernt voneinander liegen, erfahren durch die Bahn eine ausnahmsweise Behandlung[56]). Die Ermässigung beträgt rund 20%, ist aber nur gültig für Wagenladungen von 10'000 kg.

### 3. Ausnahmetarife für chemische Produkte.

Landmann teilt die Schweizerische chemische Industrie in 4 Gruppen ein:

1. Chemische Grossindustrie
2. Teerfarbenfabrikation (Anilinfarben)
3. Chemisch-pharmazeutische Industrie
4. Elektrochemische Industrie[57]).

Die Ausnahmetarife für die Produkte dieser Industriezweige sollen nach der gleichen Reihenfolge behandelt werden. Nur fallen hier zwei Gruppen sofort weg: Durch die Verarbeitung des Steinkohlenteers wird in den Anilinfarben ein derart hochwertiges Produkt erzeugt, dass dafür naturgemäss keine Taxermässigung bei Transporten in Anspruch genommen werden kann. Nicht wesentlich anders liegt es bei der chemischen-pharmazeutischen Industrie; auch dort sind die hergestellten Erzeugnisse von hohem spezifischen Wert. Zudem werden die Produkte dieser beiden Gruppen sehr oft per Post versandt, da Umfang und Gewicht der Frachtstücke laut Postregal eine solche Aufgabe bedingen. Die chemische Gross- und die elektrochemische Industrie aber geben den Bahnen nicht nur umfangreiche Transporte, sondern nehmen auch die Frachtnachlässe in hohem Masse in Anspruch.

Die Schweizerische Fabrikstatistik rechnet, was für diese Arbeit von Bedeutung ist, unter anderm auch die Herstellung von Linoleum zur che-

---

[54]) vgl. E. A. V. 112, 167 und 904/1929.
[55]) vgl. E. A. V. 645/1929.
[56]) vgl. E. A. V. 916/1929.
[57]) vgl. Landmann a.a.O. S. *249.

mischen Industrie. Im Anschluss an die ersten beiden Zweige wird dann auch sie und das Gerberei-Gewerbe einer Betrachtung unterzogen.

### a) Produkte der chemischen Grossindustrie.

Obwohl die chemische Grossindustrie ihre sämtlichen Rohstoffe aus dem Auslande beziehen musste, konnte sie einst in der Schweiz Fuss fassen. Denn die Schwierigkeit des Transportes der Erzeugnisse (Säuren etc.) gewährte ihr Schutz gegenüber der ausländischen Konkurrenz, die zweifellos unter weit besseren Voraussetzungen arbeitete. Mit der Verbesserung der Transportmöglichkeiten fiel aber dieser Schutz weg und die schweizerische Industrie unterlag teilweise der Konkurrenz, oder versuchte sich durch Angliederung anderer Zweige lebensfähig zu erhalten. Hauptsächlich wurde die Erzeugung von künstlichem Dünger und von Sprengstoffen mit Erfolg vorgenommen. Und hier mussten nun auch die Bahnen mit Zugeständnissen aushelfen.

Der Ausnahmetarif 14 für Transporte in gewöhnlicher Fracht von Düngemitteln und Rohmaterialien zur Düngerfabrikation in Wagenladungen von 10'000 kg datiert noch aus der Privatbahnzeit. Ueberblickt man seine Entwicklung seit 1921, seit dem Jahre, wo er zur Behebung der Krise wieder in Kraft gesetzt worden ist, so ist eine stete Erweiterung seines Anwendungsbereiches festzustellen. Mit der Entwicklung des Industriezweiges hat auch dieser Ausnahmetarif stets Schritt halten müssen. Er ist daher auch wie manch anderer zu einem komplexen Gebilde geworden und dient heute absolut nicht nur den Transporten der chemischen Industrie. Abfallprodukte von Gerbereien, Zementfabriken und Salinen wurden nach und nach zu wichtigen Rohstoffen der Düngerfabrikation. Diese meistens sehr geringwertigen Güter vertragen keine hohen Frachtkosten und eine baldige Aufnahme in den Ausnahmetarif 14 schien daher als gerechtfertigt. Auch hier ist es natürlich wieder nur sehr schwer zu sagen, wem die Ermässigung zukommt, wem sie Vorteile bietet. Volkswirtschaftlich erscheint eine solche Tarifierung äusserst nützlich, denn sie gewährleistet eine Weiterverwendung von Produkten, die sonst als Abfall endgültig aus dem Produktionsprozess ausscheiden. Zudem ist sie aber auch in der Lage, die Preise des künstlichen Düngers zu erniedrigen. Und diese Herabsetzung kommt doch zum Teil wieder der schweizerischen Landwirtschaft zu Gute.

Auch unter einem anderen Gesichtspunkt wurde der Tarif beansprucht. Im Jahre 1925 baute die Lonza in Visp eine Salpetersäurefabrik. Seit der Explosion der Nitrumwerke in Bodio im Tessin war dieses Produkt in der Schweiz nicht mehr hergestellt worden ; der ganze Bedarf musste also durch Import, hauptsächlich aus Deutschland, gedeckt werden. Schon von Anfang an rechnete die Lonza mit der ausländischen Konkurrenz und überlegte sich gleichzeitig, dass ein Zollschutz nicht in Frage kommen könne. Denn der Einfuhrbedarf war viel zu gross und hätte nicht durch Inlandsproduktion befriedigt werden können. Von dieser Seite her war somit keine Unter-

stützung zu erwarten. Die Lonza ersuchte daher um Aufnahme ihrer Produkte in den Ausnahmetarif 14, damit wenigstens die Frachten kein Hindernis auf dem Wege zur Eroberung eines Absatzgebietes seien. Und in der Tat wurde Ammonitrat zu Düngezwecken in den Ausnahmetarif 14 aufgenommen. Das heutige Ausmass der Frachtermässigungen durch den Ausnahmetarif 14 ist aus folgender Zusammenstellung ersichtlich :

| km | Spezialtarif III b | Ausnahmetarif 14 | Ermässigung absolut | Ermässigung in % |
|---|---|---|---|---|
| | Frachtsätze pro 100 kg in Rp. | | | |
| 50 | 85 | 69 | 16 | 19 |
| 100 | 147 | 117 | 30 | 21 |
| 200 | 241 | 180 | 61 | 25 |
| 300 | 284 | 208 | 76 | 27 |

Zur chemischen Grossindustrie gehört auch die einzige Sodafabrik der Schweiz in Zurzach. Auch sie hatte schon bald mit Absatzschwierigkeiten zu kämpfen, denn die ausländische Konkurrenz machte sich hauptsächlich in Grenzgebieten stark bemerkbar. Im Jahre 1916 stellte daher die dem Solvay-Konzern gehörende Fabrik das Gesuch um Frachtvergünstigung. Denn für den Solvay-Konzern bedeuten die Frachtkosten einen wichtigen Faktor in der Gestaltung der Produktion und in der Zuweisung der Absatzgebiete an die einzelnen Fabriken. Hätten die Schweizerischen Eisenbahnen keine Frachtermässigungen gewährt, so hätte die Zurzacher Fabrik still gelegt werden müssen. Die Bahnen stellten aber am 1. März 1926 einen Ausnahmetarif 26 für den Transport von kalzinierter und kaustischer Soda ab Station Rekingen auf, von wo aus die Sodafabrik bedient wird. Der Tarif kommt einer Detarifierung von Soda aus dem I. in den III. Spezialtarif gleich[59]). Mit der allgemeinen Herabsetzung der Wagenladungstaxen im August 1929 wurden auch diejenigen des Ausnahmetarifs 26 entsprechend verkleinert.

Der Ausnahmetarif 43 für Transporte von Materialien zur Bekämpfung von Pflanzenkrankheiten war ursprünglich von den Weinbauern des Kantons Waadt verlangt worden. 1895 richtete die Reblaus in den waadtländischen Weinbergen grossen Schaden an ; zur Bekämpfung dieses Ungeziefers wurden chemische Produkte (wie Mischungen von Kupfersulfat, Schwefelpulver und Kalk) hergestellt. Für den Weinbauern bedeutete die Anschaffung dieser Erzeugnisse von vornherein eine Ausgabe, mit der er nicht gerechnet hatte. So versuchte er wenigstens die Frachtkosten auf ein Minimum herunterzudrücken ; er hatte Erfolg, denn schon 1896 gewährte die damalige Jura-Simplon-Bahn einen Ausnahmetarif[60]).

---

[59]) Ueber das Verhältnis der Spezialtarife zueinander vgl. S. 27.
[60]) vgl. Protokoll der 33. Kommerziellen Konferenz 1928. S. 48.

Der Tarif ist im Jahre 1904 von den Schweizerischen Bundesbahnen neu herausgegeben worden. Seither war er mit Unterbruch während der Nachkriegsjahre stets gültig. Im Laufe der Jahre ist der Anwendungsbereich immer mehr und mehr erweitert worden. Auf die Wünsche der Landwirtschaft und der chemischen Industrie hin begünstigte die Eisenbahn nicht nur die fertigen Produkte, sondern auch die Rohstoffe für die Fabriken. Im Jahre 1924 und 1928 gingen Gesuche dieses Inhalts ein und wurden von den Bahnen in bejahendem Sinne erledigt. 1924 wurde verlangt, dass auch schon Transporte von Kupfersulfat und Schwefelpulver nach den chemischen Fabriken zum Ausnahmetarif 43 abgefertigt werden. Denn damit würde in der Schweiz Arbeitsgelegenheit geschaffen und die Produkte brauchten nicht mehr aus dem Ausland bezogen zu werden. 1928 handelte es sich um die Aufnahme von denaturierten Tabakabfällen. Dieses Abfallprodukt wird zur Herstellung von Nikotin verwendet, das ein besonders wertvolles Mittel gegen die Schädlinge der Weinrebe ist. Auch hier wollte man durch Transporterleichterung die Produktion in der Schweiz ermöglichen.

Die grosse Ermässigung der normalen Sätze für gewisse Produkte in Wagenladungen von 10'000 kg (schon bei 50 km Transportentfernung rund 50%) bringt es mit sich, dass der Ausnahmetarif nicht ohne weiteres gewährt wird; es sind ihm ziemlich strenge Anwendungsbedingungen mit auf den Weg gegeben worden:

1. Der Tarif ist gültig für Transporte von Materialien zur Bekämpfung der Reblaus und hierzu verwendete Hilfsmittel (Geräte, Werkzeuge, Kleider etc.). Die Sendungen müssen von einer Stelle versandt werden, welche vom Staate beauftragt ist, die verseuchten Weingegenden aufzusuchen und zu behandeln. Auch Güter, die an eine solche Stelle geschickt werden, können zum Ausnahmetarif 43 abgefertigt werden.

2. Chemikalien zur Bekämpfung von Pflanzenkrankheiten können zum Ausnahmetarif 43 befördert werden, wenn die Sendungen an schweizerische Kantons- oder Gemeindebehörden oder an schweizerische landwirtschaftliche Vereine und Genossenschaften adressiert sind.

3. Sendungen von Rohstoffen zur Herstellung dieser Chemikalien geniessen nur dann die Begünstigung des Ausnahmetarifs wenn sie an eine schweizerische Fabrik adressiert sind, welche diese Pflanzenschutzmittel erzeugt und die sich der Kontrolle einer eidgenössischen landwirtschaftlichen Versuchsanstalt unterzieht. Eine Liste dieser Fabriken liegt dem Tarif bei (gegenwärtig sind es 5 Etablissemente, die unter der Kontrolle der Versuchsanstalten Lausanne und Oerlikon stehen).

4. Sendungen von Tabakabfällen zur Herstellung von Nikotin werden dann zu den Taxen des Ausnahmetarifs 43 befördert, wenn die Denaturierung dieses Produktes bei der Einfuhr von der Schweizerischen Zollverwaltung im Frachtbrief bestätigt wird. Die Anwendung des Tarifs erfolgt in diesem Falle auf dem Wege der Rückerstattung.

Der Tarif ist mit der eigenartigen Klausel ausgestattet, dass er nur bei öffentlicher Bescheinigung gewährt wird. Denn die ausschliessliche Anwendbarkeit für kontrollierte Fabriken, für Kantons- und Gemeindebehörden usw. kommt einer Bescheinigung der Zollverwaltung gleich und schliesst theoretisch jeden Missbrauch aus. Denn selbstredend kann es sich nicht darum handeln, den Fabriken dieser Produkte einen Extragewinn in dieser Höhe durch Frachtermässigungen zu verschaffen, sondern diese sollen dem Verbraucher zukommen und damit das Bestreben der Gesunderhaltung unseres Obst- und Weinbaues, das vorzugsweise auch im Gesamtinteresse der Schweizerischen Volkswirtschaft liegt, unterstützen.

### b) Produkte der elektro-chemischen Industrie.

Die elektrochemische Industrie der Schweiz ist begünstigt durch den Reichtum des Landes an Wasserkräften und durch den hohen Stand der Technik, die diese Kräfte fasst, in elektrische Energie verwandelt. Die Entwicklung dieser Industrie war so weit fortgeschritten, dass sie sogar zeitweise die Führung auf dem Weltmarkte übernehmen konnte. Seit den ersten Nachkriegsjahren aber traten auf dem Weltmarkt ganz energische Konkurrenten auf, die der Schweiz ihre Vormachtstellung abnahmen. Fast sämtliche Zweige der elektrochemischen Industrie waren daher gezwungen, nicht nur Zollschutz, sondern auch Tarifermässigungen in weitem Masse zu fordern.

Die Aluminiumindustrie verarbeitet einen Rohstoff, den sie restlos aus dem Auslande beziehen muss : Bauxit. Auf den Schweizer Strecken wird Bauxit als «wirtschaftlich wichtiger Rohstoff» zum Ausnahmetarif 25 abgefertigt[61]). Im Jahre 1930 wurde für Transporte von Bauxit von Genève-Cornavin nach Bodio eine besondere Ausnahmetaxe gewährt. Dass es sich hier aber nicht um eine Massnahme zur Begünstigung der Aluminiumindustrie, sondern vielmehr um eine Konkurrenztaxe gegen ausländische Strecken handelt, zeigt ein Blick auf die Landkarte. Aber auch für den Transport von Aluminium im Falle der Ausfuhr gewährten die Bahnen Ausnahmetaxen. Als Beispiel wäre hier anzuführen der ermässigte Frachtsatz von Münchenstein nach Romanshorn transit für Aluminiumstangen und -Bleche, welche nach Nürnberg exportiert wurden[62]). Die häufige Abänderung dieser Taxen (im Zeitraum von 4 Jahren 5 Mal) zeigt aber auch, dass diese immer der ausländischen Tarifgestaltung angepasst werden mussten, wobei Schwankungen auf- und abwärts bis zu 25% der niedrigsten Ausnahmetaxen vorkamen. Ob hier noch von einer volkswirtschaftlichen Bedeutung der Tarifpolitik gesprochen werden kann, scheint sehr fraglich zu sein. Denn die Bahnen wahren ja mit einer solchen Massnahme ganz einfach ihr betriebsökonomisches Interesse ; den niedern Frachtsatz könnte die schweizerische

---

[61]) Ueber den Aufbau und die Bedeutung dieses Tarifs vgl. S. 54.
[62]) vgl. E. A. V. 355/1930 und 697/1929.

Fabrik auch über die deutsche Strecke erhalten. Das volkswirtschaftliche Plus liegt somit einzig in der Erhaltung des Verkehrs für die Schweizerischen Eisenbahnen.

Auch bei einer Ausnahmetaxe für Importe von Aluminium liegt der Fall nicht verschieden. Für Transporte ab Landeck und entfernter gelegenen Stationen über St. Margrethen transit nach Neuhausen findet ein Frachtsatz Anwendung, der auf die deutschen Taxen abgestimmt ist[63]).

Wichtiger als die Begünstigungen, die der Aluminiumindustrie gewährt werden, ist der Schutz, den die Erzeugung von Kalciumkarbid durch den Ausnahmetarif 15 geniesst. Der Tarif wurde zu Privatbahnzeiten zur Hebung der Karbidindustrie geschaffen. Er ist anwendbar für Stückgutsendungen und für Wagenladungen von 5'000 und 10'000 kg. Die Begünstigung ist jedoch beschränkt auf Kalciumkarbid schweizerischen Ursprungs und gewährt somit der schweizerischen elektrochemischen Industrie einen Vorsprung vor der ausländischen Konkurrenz. Als sich aber infolge der Kriegsjahre die Lage dieser Industrie wieder weitgehend besserte — die Karbidindustrie erreichte im Jahre 1918 das Maximum ihrer Produktion seit ihrem Bestand und auch gegenüber den nachfolgenden Jahren — da wurde dieser Ausnahmetarif auf 1. Juli 1917 aufgehoben. Denn ein Grund zur weiteren Begünstigung der Fabrikation von Kalciumkarbid war nicht mehr vorhanden. Der Tarifierung metallurgischer Erzeugnisse angemessen vertrug auch dieses Produkt eine normale Behandlung, ohne dass damit der Absatz verunmöglicht würde.

Nach dem Kriege wurden in den fremdländischen Karbidproduktionsgebieten die Anlagen erweitert und die Erzeugung stark ausgedehnt; der schweizerischen Industrie erwuchsen starke Konkurrenten, und sie verlor einen Teil ihrer Absatzgebiete. Wiederum mussten die Bahnen mithelfen, diese einst blühende Industrie vor einem Zusammenbruch zu retten. Denn nicht nur war der Export ganz erheblich zurückgegangen, der Import hatte auch noch bedeutend zugenommen. Der ehemalige Ausnahmetarif 15 wurde deshalb auf 1. Januar 1924 wieder eingeführt. Seither ist er bis zur Gegenwart immer gültig gewesen. Mit den Veränderungen des Normaltaxschemas auf 1. Januar 1925 sind auch seine Taxen einer entsprechenden Herabsetzung unterzogen worden. Heute gestaltet sich das Ausmass der Ausnahmetarifierung für Kalciumkarbidtransporte wie folgt:

---

[63]) vgl. E. A. V. 698/1929.

| km | Normaltarifierung | Ausnahmetarif 15 | Ermässigung absolut | Ermässigung in % |
|---|---|---|---|---|
| | (Frachtsätze für 100 kg. in Rappen) | | | |
| | a. Stückgut (Klasse 1) | | | |
| 50 | 260 | 216 | 44 | 17 |
| 100 | 490 | 402 | 88 | 18 |
| 150 | 663 | 541 | 122 | 18 |
| 200 | 790 | 642 | 148 | 19 |
| 300 | 926 | 750 | 176 | 19 |
| | b. Ladungen von 5000 kg. (Allg. Wagenladungsklasse A) | | | |
| 50 | 129 | 129 | — | — |
| 100 | 236 | 236 | — | — |
| 150 | 343 | 329 | 14 | 4 |
| 200 | 450 | 396 | 54 | 12 |
| 300 | 596 | 468 | 128 | 21 |
| | c. Ladungen von 10000 kg. (Allg. Wagenladungsklasse B) | | | |
| 50 | 111 | 111 | — | — |
| 100 | 200 | 200 | — | — |
| 150 | 289 | 277 | 12 | 4 |
| 200 | 378 | 334 | 44 | 12 |
| 300 | 499 | 394 | 105 | 21 |

Die aus dem gültigen Taxschema des Ausnahmetarifs 15[64]) und dem Normaltaxschema errechneten Ermässigungen zeigen, dass nicht alle Transporte gleich begünstigt werden. Während die Stückgutabfertigungen auch auf kleinste Beförderungsstrecken schon eine Ermässigung erfahren, werden die Wagenladungssendungen bis zu 100 km Entfernung davon nicht berührt. Die Streckentaxen des Ausnahmetarifs 15 sind erst von der 2. Staffel an niedriger, als diejenigen der Allgemeinen Wagenladungsklassen[65]). Dieser ganze Aufbau des Tarifs ergab sich aus der Tatsache, dass auf den 1. August 1929 die Wagenladungstaxen des Normaltaxschemas erniedrigt wurden, währenddem der Ausnahmetarif 15 keine Veränderung erfuhr. Somit ist für Transporte bis auf 100 km die Abfertigung zu den allgemeinen Wagenladungsklassen A und B billiger. Und die letztere Tarifierung muss in diesem Fall angewendet werden, das ist in den Anwendungsbestimmungen der Ausnahmetarife vorgeschrieben[66]). Das Taxschema des Ausnahmetarifs 15

[64]) vgl. II. Nachtrag zum Ausnahmetarif 15. E. A. V. 661/1929.

[65]) Streckentaxen:

| | Normaltarifierung | | Ausnahmetarif 15 | |
|---|---|---|---|---|
| | 5 t | 10 t | 5 t | 10 t |
| 1—100 km | 2,14 | 1,78 | 2,14 | 1,78 |
| 101—150 km | 2,14 | 1,78 | 1,85 | 1,54 |

für jeden km und für 100 kg in Rappen.
vgl. Protokoll der 35. Kommerziellen Konferenz 1929. S. 6 ff und S. 33 ff.

[66]) vgl. Bestimmungen sub. 3). S. 6.

ist im übrigen so aufgebaut, dass bis zu Transportdistanzen von 100 km die noch niedrigeren Frachtsätze A und B eingesetzt sind.

Im Verein mit einem Schutzzoll sind diese Frachtermässigungen zweifellos in der Lage, der Karbid-Industrie eine notwendige Unterstützung gegenüber dem ausländischen Produkt zu geben und mitzuhelfen das Absatzgebiet im Inlande zu erweitern.

Aber auch der Export von Kalciumkarbid wird durch weitgehende Ermässigungen gefördert. Damit kann das Produkt doch franko Schweizergrenze zu Preisen angeboten werden, welche gegen diejenigen der Grossproduzenten in Frankreich und Nordamerika konkurrieren können. Die Begünstigung geschieht durch den Export Ausnahmetarif 31 vom 1. August 1929.

Es ist hier nun der Platz, über die Zusammensetzung und die Bedeutung dieses ganzen Tarifkomplexes No. 31 etwas auszusagen. Er ist aufgebaut auf der Grundlage der vor dem Jahre 1929 gültigen Exporttaxen und Export-Ausnahmetarife. Dabei wollte man bei seiner Aufstellung ein einheitliches Gebilde schaffen, das den damaligen Bedürfnissen der Exportindustrie entsprach. Der Ausnahmetarif 31 stellt sich somit nicht einfach als die Summe aller dieser Zugeständnisse im Sinne einer formellen Zusammenfassung und Vereinheitlichung dar, sondern es wurden auch neue Taxen geschaffen. Vor allem werden durch sein Inkrafttreten aufgehoben[67]):

1. Ausnahmetarif 31 für den Export von Kalciumkarbid vom 1. Februar 1921.
2. Ausnahmetarif 32 für den Export von frischen Aepfeln und Birnen vom 1. Juli 1904. Hier ist beizufügen, dass dieser Tarif seit 1917 ausser Kraft gesetzt war ; formell ist er aber erst 1929 aufgehoben worden.
3. Ausnahmetarif 33 für den Export von Eisenlegierungen vom 1. Februar 1922.
4. Ausnahmetarif 34 für den Export von Papier aller Art vom 8. September 1921.
5. Ausnahmetarif 35 für den Export von Holzstoff usw. vom 8. September 1921.
6. Ausnahmetarif 36 für den Export von metallurgischen Erzeugnissen vom 1. Januar 1925.
7. Ausnahmetarif 37 für den Export von Käse aller Art vom 1. August 1925.

In 11 Serien fasst der neue Ausnahmetarif 31 nun etwa 50 Exportgüter zusammen. Die Taxschemata seiner Serien kürzen jeweils die Strekkentaxen der allgemeinen Wagenladungsklasse, der Spezial- und einer Anzahl von Ausnahmetarifen um 50—60%. Es ist somit hier theoretisch so, dass die Frachtsätze eines Ausnahmetarifs durch diejenigen eines zweiten um

---

[67]) vgl. E. A. V. 706/1929.

einen gewissen %-Satz gekürzt werden[68]). Damit wird die Bevorzugung des Exportes vor dem internen Verkehr besonders deutlich. Auch von hier aus ist vielleicht die Erkenntnis zu gewinnen, welche Wichtigkeit dem Export zugelegt wird und wie grosse Teile des schweizerischen Industriekörpers auf Gedeih und Verderb mit dem Auslandsabsatz verbunden sind. Auf die einzelnen Serien wird noch bei der Behandlung der Exportgüter hingewiesen, insofern dies nicht bereits geschehen ist.

Der Export-Ausnahmetarif 31, sowie auch seine sämtlichen Vorgänger, sind nach der Terminologie von Rosenthal als Richtungstarife zu bezeichnen. Denn er leitet den Export von den schweizerischen Versandstationen über ganz bestimmte Grenzübergänge ins Ausland, je nach dem Bestimmungsort der Ware. Durch diese Anwendungsbestimmungen wird auf eine betriebsökonomisch maximale Erfassung des Exportverkehrs hingezielt, indem die Güter alle über die längste Schweizerstrecke befördert werden. Erfolgen aber Transporte über andere Routen, so darf der Ausnahmetarif nicht angewendet werden, sondern die Frachtberechnung hat zum Normaltarif oder zu den übrigen Ausnahmetarifen zu geschehen.

Der Tarif enthält eine weitere für den Export sehr bequeme Bestimmung. Einmal ist er anwendbar für Ladungen, die ohne Umlad ins Ausland befördert werden ; in diesem Falle ist er vom Versender des Gutes im Frachtbrief zu verlangen und wird dann im Abfertigungswege angewendet. Dann aber gilt er auch für Sendungen an Empfänger auf Grenzstationen, die sie von hier aus mit neuen Frachtbriefen reexpedieren. Unter Einhaltung gewisser Vorschriften (dass die Sendungen vollständig reexpediert werden müssen, oder dass das Gut vor der Weiterbeförderung den Grenzbahnhof nicht verlassen darf, usw.) wird der Ausnahmetarif in diesem Falle auf dem Rückerstattungswege gewährt. Dieses Zugeständnis ist wertvoll für Speditionsfirmen, welche die Güter auf den Grenzstationen von verschiedenen Produktionsstätten her sammeln und dann gemeinsam, als Sammelladung nach dem Ausland weiter aufgeben. Besonders wichtig ist, dass der Ausnahmetarif 31 auch angewendet wird, wenn das Transportgut auf dem Rhein die Schweiz verlässt, vorher aber noch in einem Lagerhaus in den Basler Rheinhäfen gelagert worden ist[69]).

Die 11. Serie des Ausnahmetarifs 31 ist nun speziell anwendbar für den Export von Kalciumkarbid. Sie kürzt die Streckentaxen des Ausnahmetarifs 15 vom 31. km an um 60%. Gegenüber der Normaltarifierung kommen somit folgende Taxherabsetzungen zu Stande : (Frachtsätze für 100 kg in Rp.)

---

[68]) Vgl. die temporären Frachtermässigungen für die Obsttransporte zur Erntezeit im Falle der Ausfuhr. Wenn diese ganze Massnahme damals nicht in die Form eines Ausnahmetarifs eingekleidet, sondern als Ausnahmetaxe gewährt wurde, so ist doch ihr materieller Zusammenhang mit dem spätern Ausnahmetarif 31 in dieser Hinsicht nicht zu verkennen. Vgl. S. 57 f.

[69]) vgl. dazu auch : Protokoll der 12. Kommerziellen Konferenz 1907. S. 30.
« « 16. « « 1909. S. 63.

| km | Ladungen zu 5000 kg | | | | Ladungen zu 10000 kg | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Normal-Tarif A | A. T. 31 Serie 11 | Ermässigung absolut | Ermässigung in % | Normal-Tarif B | A. T. 31 Serie 11 | Ermässigung absolut | Ermässigung in % |
| 50 | 129 | 98 | 31 | 25 | 111 | 83 | 28 | 25 |
| 100 | 236 | 141 | 95 | 40 | 200 | 119 | 81 | 41 |
| 200 | 450 | 205 | 245 | 54 | 378 | 173 | 205 | 54 |
| 300 | 596 | 234 | 362 | 61 | 499 | 197 | 302 | 61 |

Bei einer Wagenladung von 10'000 kg auf eine Transportstrecke von 200 km, was beim Export via Basel auf dem Rhein häufig vorkommt, beträgt somit die Ermässigung gegenüber dem Normaltarif 205 Fr. = 54%. Im Verein mit billigen Schiffsfrachten gewinnt natürlich der Radius des Absatzgebietes bedeutend an Länge. Die Handelsstatistik zeigt, dass die Schweiz heute Kalciumkarbid hauptsächlich nach Belgien, Holland und Grossbritanien ausführt, während noch 1920 Deutschland und Frankreich die Hauptabnehmer waren.

Auch der ehemalige Ausnahmetarif 31 vom 1. Februar 1921 gewährte ungefähr die gleichen Ermässigungen, wie die Serie 11 des heutigen Exporttarifs. Er wurde schon im Jahre 1921 (vor dem intern-schweizerischen Karbidtarif) eingerichtet, um die Ausfuhr zu erleichtern, die gegenüber den Vorkriegsjahren stark zurückgegangen war. Zudem wurde damals zugegeben, dass die Tarifierung des Kalciumkarbids zur allgemeinen Wagenladungsklasse nicht dem Wert des Gutes entspreche, dass also eine Ermässigung schon von diesem Gesichtspunkt aus gegeben wäre.

Auf der Basis der für die Schweiz ausserordentlich günstigen Produktion von Kalciumkaribd hat sich eine weitere ausgedehnte elektrochemische Produktion entwickelt. Es sei hier nur auf Produkte hingewiesen, deren Transporte von den Bahnen ausserhalb der Normaltarifierung behandelt werden. Meistens wird auch hier der Export begünstigt. So sind im Ausnahmetarif 31 aufgenommen ausser Kalkstickstoff zum Düngen auch der Meta Brennstoff. Das erste Produkt tarifiert zur Serie 7 (Ermässigung der allgemeinen Wagenladungsklasse A und B um 50%).

Aber auch andere Zweige der elektrochemischen Industrie werden durch Transportbegünstigungen unterstützt. So bestand schon sehr früh ein Ausnahmetarif 33 für den Export von Eisenlegierungen in Ladungen von 5'000 und 10'000 kg. Seine letzte Ausgabe stammt vom 1. März 1922 und war gültig bis zur Aufstellung des Exporttarifes 31 im Jahre 1929; seither sind Transporte von Eisenlegierungen in die Serie 4 dieses Tarifs aufgenommen worden. (Ermässigung der Streckentaxen der Spezialtarife IIIa und b um 50%). Diese Industrie wies 1921 hauptsächlich auf die ungünstige Stellung gegenüber England hin und berief sich auf die Ausnahmetarifierung von Kalciumkarbid im Falle des Exportes. Der Ausnahmetarif wurde deshalb

gewährt und war gültig für Transporte von Ferromangan, Ferrochrom, Ferrosilizium usw., schweizerischer Herkunft. Schon 1923 aber richteten die Vertreter dieses Industriezweiges ein neues Gesuch an die Transportanstalten mit dem Verlangen um Taxherabsetzungen. Denn die Industrie kämpfte mit Absatzschwierigkeiten. Das Inland konnte nichts mehr aufnehmen, der Markt war gesättigt ; der Export ging aber auch immer mehr zurück, hauptsächlich der Errichtung neuer Produktionsstätten im Ausland wegen, die dem Schweizerprodukt Konkurrenz machten. Die Erhaltung dieser Industrie, die ja unter «normalen Zeiten» sehr leistungsfähig sei, liege im allgemeinen volkswirtschaftlichen Interesse, so wurde damals argumentiert. Wenn die weitere Entwicklung der Industrie und die Gestaltung von Ein- und Ausfuhr der Produkte verfolgt wird, so kann heute nicht mehr eindeutig gesagt werden, was als «normale Zeit» zu gelten hat. Ist es die Zeit der Blüte dieser Industrie, dann kann man mit der oben angegebenen Argumentation einverstanden sein. Ist aber der bleibende und normale Zustand dieser ganzen Absatzverhältnisse der letzte, d. h. Konkurrenz der neu entstandenen ausländischen Produktion, dann kann diese Begründung nicht mehr stichhaltig sein. Dann ist die Situation vielmehr so, dass der Ausnahmetarif eine dauernde Unterstützung der Industrie gewährleistet. Von einem Moment der vorübergehenden Unterstützung (etwa im Sinne eines Erziehungszolles von List) ist diese Ausnahmetarifierung zu einer Massnahme geworden, welche die Industrie bereits als verbilligten Kostenfaktor in ihrer Kalkulation berücksichtigt. Wenn dann noch die Gefahr einer Verlegung der elektrochemischen Industrie ins Ausland zur Erlangung des Ausnahmetarifs in den Vordergrund geschoben wird, so kann schon gar nicht mehr von einer momentanen Hilfe gesprochen werden.

Der Ausnahmetarif 33 war nun nicht etwa für das ganze Verkehrsgebiet der schweizerischen Eisenbahnen gültig, sondern nur

1. ab ganz bestimmten Stationen, ab denen Transporte metallurgischer Erzeugnisse stattfanden.
2. nach ganz bestimmten Grenzübergängen.

Durch Ausnahmetaxen endlich sind auch noch die Transporte von Salpetersäure, Natriumnitrid und Stickstoff begünstigt worden. Hier fand allerdings keine generelle Ausnahmetarifierung statt, sondern für die einzelnen Fälle wurden je besondere Taxen gewährt. Meistens handelte es sich hier um Begünstigung von Transporten ab Visp und zwar wurden nicht nur Exporte sondern auch interne Transporte dieser Produkte zu billigeren Frachtsätzen befördert. Die Frachtherabsetzung für Exporte über Basel beträgt bei Aufgabe von 10'000 kg rund 50%, entspricht also ungefähr der des Ausnahmetarifs 31[70]).

---

[70]) vgl. E. A. V. 404 und 405/1929.

### c) Produkte der Linoleumindustrie.

Der Ausnahmetarif 23 für Transporte in gewöhnlicher Fracht von Linoleum in Stückgutsendungen und Wagenladungen von 5'000 und 10'000 kg ist auf den 1. Januar 1923 auf ein Gesuch der Linoleumfabrik Giubiasco bei Bellinzona aufgestellt worden. Es wurde damals geltend gemacht, dass eine starke ausländische Konkurrenz herrsche, die auch durch einen Schutzzoll nicht wirksam verhindert werden könne. Zudem tarifiere z. B. Parkett, das weit höhere Preise erziele, niedriger. Zuerst wollte man aus diesen Gründen eine Detarifierung für Linoleum aus der allgemeinen Wagenladungsklasse nach dem Spezialtarif II vornehmen. Dann aber wurde ein Ausnahmetarif aufgebaut, so dass bis zu 50 km die Streckentaxen der ersteren Klasse und ab dem 51. km diejenigen des Spezialtarifs II gelten. Stückgutsendungen werden dadurch vorschriftsgemäss von der 1. in die 2. Klasse versetzt. Die Anwendbarkeit des Tarifs ist beschränkt, nämlich für Linoleum ab einer schweizerischen Fabrik oder ab einer Niederlage einer solchen Fabrik.

### d) Produkte des Gerbereigewerbes.

Der Ausnahmetarif 12 für den Transport von roher ungemahlener Borke (Gerberrinde) ist durch die Bundesbahnen noch von den Privatbahnen übernommen worden. Der Tarif aus dem Jahre 1904[71]) gestattete Ermässigungen für Wagenladungen zu 5 Tonnen. Die Bedeutung dieses Tarifes ist nicht mehr sehr hoch einzuschätzen. Dies mag unter anderm auch aus folgender Tatsache hervorgehen : Der Ausnahmetarif 12 ist im Verein mit einer ganzen Menge anderer im Jahre 1917 ausser Kraft gesetzt worden. Während die meisten im Jahre 1921, allerdings mit erhöhten Taxen, wieder in Kraft gesetzt wurden, erlangte er erst von 1924 an wieder Gültigkeit. Als Grund, warum er nicht früher eingeführt wurde, wird angegeben, dass bis zu diesem Zeitpunkt kein Gesuch darum bei den Bahnen eingegangen war. Die Situation seit 1924 hat sich aber im Gerbereigewerbe nicht tiefgreifend geändert. So kommt auch heute diesem Ausnahmetarif nicht eine Bedeutung zu, die in der Lage wäre, dieses Gewerbe weitgehend zu unterstützen.

Im verflossenen Jahre sind nun noch speziell ermässigte Frachtsätze für 10 Tonnenladungen eingeführt worden. Dieses Zugeständnis ist darauf zurückzuführen, dass heute nur noch wenig Borke mehr in Ladungen zu 5 Tonnen befördert wird, zwei Drittel aller Transporte werden in Mengen zu 10 Tonnen aufgeliefert. Es ist dies hauptsächlich eine Folge des technischen Fortschrittes, dass nämlich heute eine Menge grossräumiger Güterwagen zur Verfügung steht, was zur Zeit der Aufstellung des Tarifs nicht der Fall war.

---

[71]) Im Jahre 1904 erfuhren die meisten schweizerischen Ausnahmetarife, die von den Privatbahnen übernommen werden mussten, eine Umarbeitung. Im Zeitraum der Jahre 1904 und 1905 wurden sie alle neu ausgegeben. Vgl. Protokoll der 7. Kommerziellen Konferenz 1906. S. 28 ff.

### 4. Ausnahmetarife für Produkte der Papierindustrie.

Die einzelnen Etablissemente der schweizerischen Papierindustrie verteilen sich über das ganze Land. Denn die Standortsfaktoren sind so mannigfaltig, dass an keinem Ort Zusammenballungen möglich oder günstig wären. Ursprünglich war die Industrie Konsum- und Wasser- orientiert. Später machte sich aber eine Orientierung mehr nach den beiden Gewichtsverlustmaterialien Holz und Kohle geltend. Daher findet man Ansätze zu leichten Zusammenballungen im Nordwesten der Schweiz. Das gleiche gilt für die Herstellung von Zellulose und Holzschliff. — Währenddem die Papierindustrie noch vor dem Weltkrieg den Inlandbedarf nicht zu decken vermochte, hat sich seither die Situation umgekehrt[72]). Die gewaltige Entwicklung hat eine Produktion geschaffen, die über den Bedarf der Schweiz hinausgeht. Die Papierindustrie muss daher heute zu oft ungünstigen Bedingungen ihre Produkte im Ausland absetzen. Die zentrale Organisation dieser Industrie zeigt sich unter anderem sehr stark darin, wie sie sich das Transportgewerbe für ihre Zwecke dienstbar machen kann.

Nicht nur die Rohstofftransporte für diesen Industriezweig werden besonders günstig behandelt[73]), sondern auch die Halbfabrikate und die Fertigprodukte erfahren Taxermässigungen. Diese ausnahmsweise Behandlung hat ihren Grund nicht nur in der Geringwertigkeit oder gar in einer schwachen «wirtschaftlichen Bedeutung» — um mit den Worten des Tarifgesetzes zu sprechen — der zu befördernden Güter, sondern auch hier werden wieder nationale Interessen in den Vordergrund geschoben. Nicht selten handelt es sich auch um das Abwägen eines Kräfteverhältnisses, wobei auf der einen Seite die Papierindustrie und auf der anderen das Transportgewerbe jeweils die eigenen Interessen geltend machen. Die Entwicklung des Ausnahmetarifs 17 seit dem Weltkrieg bestätigt alle diese Worte.

Der Ausnahmetarif 17 für Transporte in gewöhnlicher Fracht von Holzstoff, Holzzellstoff, Strohstoff und Strohzellstoff ist nur anwendbar für Produkte ab schweizerischen Zellulosefabriken ; diese Beschränkung ist im Jahre 1907 in den Tarif aufgenommen worden, nachdem durch Speditionshäuser auch ausländischer Holzstoff (schwedischer) aufgegeben wurde und zu den Frachtsätzen des Ausnahmetarifs 17 abgefertigt werden musste[74]). Er ist gültig für Wagenladungen von 5'000 und 10'000 kg. Eine Beschränkung seiner Anwendbarkeit besteht darin, dass die Produkte mehr als 40% Wassergehalt besitzen müssen. Auch dieser Tarif ist schon zu Privatbahnzeiten gewährt worden. Wesentliche Aenderungen wurden an ihm aber erst seit den Kriegsjahren vorgenommen. Er ist im Jahre 1917 ausser Kraft ge-

---

[72]) vgl. Tabelle 122 im Jahresbericht der schweizerischen Handelsstatistik 1925, S. 106.

[73]) vgl. die Ausführungen zum Ausnahmetarif 18 für Holz, insbesondere für Papierholz. S. 84.

[74]) vgl. Protokoll der 10. Kommerziellen Konferenz 1907, S. 21.

setzt worden ; 1921 zur Zeit der grossen Wirtschaftskrise erfuhr er aber eine Wiedereinführung auf der alten Grundlage. Bis zum Jahre 1924 war er nur anwendbar für Wagenladungen von 5'000 kg. Damals aber machte sich auf dem schweizerischen Markte eine starke Konkurrenz aus Deutschland und Oesterreich bemerkbar, die durch dort vorhandene billige Löhne und Rohprodukte besonders begünstigt war. Die Papierindustrie glaubte, dass ein Element zur wirksamen Bekämpfung dieser Konkurrenz auch die Gewährung von besonderen Taxen für Ladungen von 10'000 kg wäre. Ihre Vertreter führten aus, dass die Bahnen umso eher zu einem Zugeständnis schreiten könnten, da ja z. B. zur Produktion von 150 kg Zellulose allein 700 kg Holz notwendig seien, was alles per Bahn zugeführt werde. Es wurde ein neues Taxschema auf der Grundlage der Vorkriegsstreckentaxen des Spezialtarifs IIIb aufgebaut.

Diese Massnahme genügte aber offenbar nicht, um die ausländische Konkurrenz auf ein erträgliches Mass einzudämmen Im gleichen Jahre richtete die Papierindustrie an die Bahnen ein Gesuch um Ermässigung der Sätze des Ausnahmetarifs 17 für Holzschliff um 50 %[75]). Als Grund wurde wiederum der Wettbewerb aus Deutschland und Oesterreich angegeben. Die Bahnen konnten aber auf dieses Gesuch nicht eingehen, da ihnen der Wertunterschied zwischen Holzschliff und Zellulose zu gering erschien und eine allgemeine Erniedrigung der Sätze des Ausnahmetarifs 17 zu diesem Zeitpunkt aus betriebsökonomischen Gründen nicht möglich war.

Auch im Jahre 1925 hatte sich die Situation noch nicht gebessert, im Gegenteil : Dadurch dass die Einfuhrbeschränkungen abgebaut worden waren, hatten sich die Absatzverhältnisse noch weiter verschlimmert. Es wurde nun eine generelle 40 %ige Ermässigung der Frachtsätze des Ausnahmetarifs 17 verlangt. Die Bahnen behandelten dieses Gesuch unter zwei Gesichtspunkten :

a) Für den Inlandverkehr wurde es abgeschlagen. Denn die grossen Lagerbestände der Zellulosefabriken (in diesem Fall Attisholz bei Solothurn) waren in der Zwischenzeit abgestossen worden. Auch die allgemeine Entwicklung der Industrie rechtfertigte eine solche Ermässigung nicht.

b) Für den Export gestaltete sich die Frage allerdings wesentlich anders. In allen ausländischen Absatzgebieten der Schweiz wurden von Deutschland, Oesterreich und Schweden aus Unterangebote gemacht, gegen welche die schweizerischen Fabriken nicht mehr aufkommen konnten. Der Export an Papier und Zellulose war ganz bedeutend zurückgegangen. Zu seiner Förderung wurde daher auf 1. August 1925 der Ausnahmetarif 35 für den Export von Holzstoff, Holzzellstoff, Strohstoff und Strohzellstoff neu aufgebaut. Als Taxgrundlage wurde der Spezialtarif IIIb genommen und seine Streckentaxen um 60 % gekürzt. Der Ausnahmetarif war zwar bis zu

---

[75]) Holzschliff ist die auf mechanischem Wege gewonnene Holzfaser, Holzstoff oder Zellulose dagegen wird auf chemischem Wege hergestellt.

diesem Zeitpunkt seit der Privatbahnzeit gültig gewesen ; er trug aber damals die Beschränkung, dass der Export nur ab bestimmten Stationen gültig war. Wie alle Exporttarife leitete nun der Tarif vom Jahre 1925 den Verkehr über die für die Schweiz betriebsökonomisch günstigste Strecke.

Im Jahre 1926 endlich mussten die Bahnen einem erneuten Gesuch doch Rechnung tragen. Die Forderung ging auch hier wieder von der Fabrik Attisholz aus. Als Drohung mag der grosse Automobilpark dieses Unternehmens bei der Erledigung des Gesuches mitbestimmend gewesen sein. Dieses Etablissement führte aus, dass zu seinem Bestehen eine weitere Einsparung auf den Frachtkosten unumgänglich notwendig sei. Zudem gab es aber auch die Versicherung ab, dass fortan Autotransporte auf eine Entfernung von über 10 km unterbleiben sollten. Darauf hin wurden im März die Taxen des Ausnahmetarifs 17 um 15% herabgesetzt.

Eine weitere und letzte Aenderung erfuhr das Taxschema des Tarifs auf 1. August 1929 ; wie im Normaltarif wurden auch hier die Ansätze auf Entfernungen von über 150 km verkürzt. Dieser allgemeine Abbau geschah aber nicht etwa aus volkswirtschaftlichen Erwägungen heraus, sondern ist, wie die Bahnen selbst zugeben, aus dem eigenen Interesse der Bekämpfung der Automobilkonkurrenz geschaffen worden.

Die heutige Verbilligung der Frachten durch den Ausnahmetarif 17 geht aus folgender Tabelle hervor :

| km | Spezialtarif II | | Ausnahmetarif 17 | | Ermässigung | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | absolut | | in % | |
| | 5 t | 10 t | 5 t | 10 t | 5 t | 10 t | 5 t | 10 t |
| | Frachtsätze für 100 kg. in Rappen | | | | | | | |
| 50 | 121 | 98 | 106 | 61 | 15 | 37 | 12 | 38 |
| 100 | 220 | 174 | 193 | 99 | 27 | 75 | 12 | 43 |
| 200 | 389 | 304 | 307 | 167 | 82 | 137 | 21 | 45 |
| 300 | 484 | 377 | 358 | 210 | 126 | 167 | 26 | 45 |

Daraus ist ersichtlich, dass der jahrelange Kampf der Papierindustrie doch zu einem ganz ansehnlichen Resultat geführt hat. Die prozentuale Ermässigung der Frachtsätze ist hier nur wenig kleiner als bei den Rohstoffen, wie z. B. für Transporte von Steinen und Holz[76]). Dies mag ein Beweis für den gut geführten Tarifkampf der Papierindustrie sein. Wenn die Bahnen die volkswirtschaftliche Forderung der Erhaltung der schweizerischen Papierindustrie anerkannten und ihre Tarifpolitik mit Recht danach gestalteten, so erfüllten sie damit gleichsam auch einen Nebenzweck: Sie waren in der Lage, dem Auto eine Konkurrenz entgegen zu setzen, die ihr durch Verkehrszunahme mehr einbrachte, als die durch die Taxherabsetzungen verursachten Ausfälle. Trotzdem sind natürlich die Sätze des Ausnahmetarifs 17 wesent-

[76]) vgl. S. 79 und 83.

lich höher, als diejenigen der Ausnahmetarife für Steine und Holz. Der unterschiedliche Wert dieser Güter kommt hier doch deutlich zum Ausdruck.

Nicht nur Rohstoff und Halbfabrikat der Papierindustrie, welche bis jetzt behandelt wurden, erfahren eine ausnahmeweise Tarifierung durch die Transportanstalten, sondern auch die Abfallprodukte werden billig befördert. Im Artikelverzeichnis des Ausnahmetarifs 25 für den Transport von gewissen Gütern des Spezialtarifs III ist unter anderem auch Abfallwasser der Zellulosefabriken aufgeführt. Dieser Ausnahmetarif 25 erfasst in der Schweiz gewonnene Rohmaterialien und wirtschaftlich wichtige und verwertbare Abfallprodukte, um sie im Produktionsprozess zu erhalten[77]).

Das Fertigfabrikat endlich, das Papier, wird nur im Fall der Ausfuhr begünstigt ; im internen Verkehr wird es zur allgemeinen Wagenladungsklasse abgefertigt. Die Serie 1 des Exportausnahmetarifs 31 kürzt die Streckentaxen dieser angegebenen Klasse jedoch vom 41. km an um 50%. Diese Massnahme ersetzt den ehemaligen Ausnahmetarif 34 für den Export von Papier aller Art. Seine letzte Ausgabe vom 8. September 1921 leitete ab bestimmten Stationen den Exportverkehr wiederum über die für die Schweiz günstigste Transportstrecke.

Der oben angegebene Ausnahmetarif 35 ist gleichfalls in den Ausnahmetarif 31 aufgenommen worden. Durch die Serie 6 werden Holzstoff und Holzzellstoff zu Streckentaxen befördert, die vom 31. km an 50% kleiner sind, als diejenigen des Ausnahmetarifs 17. Endlich enthält der Exporttarif in seinem Artikelverzeichnis auch noch Pappe. Dieses Produkt, das normalerweise zum Spezialtarif 1 abgefertigt wird, erfährt in der Serie 2 die übliche Begünstigung der Kürzung der Streckentaxen um 50%.

Anschliessend an diese allgemeinen Ausnahmetarife (in der Terminologie der schweizerischen Bundesbahnen) muss auch der Ausnahmetaxen gedacht werden, die fast jedes Jahr zugestanden wurden. Sie bringen allerdings im wesentlichen keine neuen Gesichtspunkte in die Darstellung der Frachtvergünstigungen für die Papierindustrie mit. Meistens sind sie Vorläufer von allgemeinen Ausnahmetarifen. In gewissen Fällen tragen sie aber auch rein individuellen Bedürfnissen Rechnung : Für den Transport von Holzstoff in Ladungen von 10'000 kg gewährten die Schweizerischen Bundesbahnen in der Zeit vom 15. Juni 1926—14. Juni 1927 Ausnahmetaxen ; die Massnahme war jedoch auf Sendungen von Reuchenette nach Biberist und Worblaufen (zwei Stationen, die grosse Papierfabriken bedienen) beschränkt[78]). Die Gewährung der Taxen wurde von einer jährlichen Transportmenge von mindestens 15'000 Tonnen durch den gleichen Versender und vom Verzicht auf die bisherige Lastkraftwagenverfrachtung abhängig gemacht. — Bei der Gewährung solcher Frachtsätze spielt natürlich nicht nur eine Ueberlegung in volkswirtschaftlicher Hinsicht mit ; es ist vielmehr hier

---

[77]) Ueber den Aufbau des Ausnahmetarifs 25 und seine Ermässigungen vgl. S. 53.
[78]) vgl. E. A. V. 520/1926.

mit aller Deutlichkeit eine Auswirkung des Kampfes Bahn — Auto zu sehen. Beide Parteien schliessen einen Kompromiss, wobei kaum die Papierindustrie der leidtragende Teil sein dürfte.

### 5. Ausnahmetarife für Produkte der Baumaterial-Industrie.

Dem geringen Wert und auch den oft äusserst kleinen Produktionskosten der Steine und Erden kann kein Satz des Normaltarifs entsprechen ; auch die niedrigste Klasse des Spezialtarifs III müsste einen Verkehr unterbinden und liesse eine Weiterverarbeitung nur dort zu, wo sie am Urerzeugungsort stattfinden könnte. In hohem Masse ist nun allerdings der Standort dieses Industriezweiges der Schweiz durch den Rohstoff bedingt. So besitzen fast alle Zement- und Gipsfabriken, Ziegelhütten usw. ihre eigenen Gruben in mehr oder weniger grosser Entfernung, jedoch so, dass ein öffentliches Transportmittel nicht in Anspruch genommen werden muss. Fabrik und Abbauort sind meistens durch Kleinbahnen, Drahtseilbahnen usw. direkt verbunden.

Auf dieser Grundlage steht die schweizerische Zement-Industrie. Sie ist zu einer Zeit gross geworden, wo eine grosse Bautätigkeit, verursacht durch Wohnungsmangel, den Bedarf an diesen Produkten besonders steigerte. Dies war in der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts der Fall. Recht frühzeitig ist man denn auch in der Schweiz von der Produktion des weniger hochwertigen Romanzementes zur Herstellung des äusserst wertvollen Portlandzementes übergegangen. Allerdings muss hier beigefügt werden, dass diese Umstellung weitgehend als Folge der ausländischen Konkurrenz, als Massnahme vor dem Erliegen im Wirtschaftskampf zu betrachten ist. Diese Industrie hatte überhaupt stets in hohem Masse unter der ausländischen Konkurrenz zu leiden. Gerade in den letzten Jahren ist eine Verschiebung zwischen Import und Export festzustellen, die eine Entwicklung zu Ungunsten der Zementindustrie anzeigt[79]).

Aus dieser Situation heraus ist es auch sofort erklärlich, dass die Bahnen ein Produkt, das sich durch hohes spezifisches Gewicht und relativ geringen Wert auszeichnet, das aber zugleich eine eminente wirtschaftliche Bedeutung besitzt, nicht in den Rahmen des Normaltarifes einordnen können. Ein Ausnahmetarif musste hier im oben angegebenen Sinne helfend und fördernd einspringen. Der Ausnahmetarif 13 für den Transport in gewöhnlicher Fracht von Zement, Kalk und Gips in Wagenladungen von 5'000 kg und 10'000 kg besteht im Verein mit einer Menge anderer seit der Privatbahnaera. Erstaunlich ist bei der Lage der Zementindustrie, dass die Begünstigung nicht auf Produkte schweizerischen Ursprungs beschränkt ist. Denn auch der Bericht über Handel und Industrie des Jahres 1929 sagt folgendes : «Immerhin vermöchte die Produktionsfähigkeit der bestehenden

---

[79]) vgl. Zementerzeugung und Zementhandel in der Schweiz. S. 20 f.

Syndikatsfabriken selbst einem um ein volles Drittel grösseren Konsum vollauf zu genügen».

Ferner fällt auf, dass die Frachtermässigungen gering sind. Sie betragen durchschnittlich 15% vom Spezialtarif IIIa, bezw. IIIb ; absolut machen sie für eine 10 Tonnen Ladung auf 50 km Transportdistanz 10 Fr. auf 100 km 17 und auf 200 km 40 Fr. aus[80]). Wenn ja auch diese Frachtherabsetzung als willkommene Verbilligung des Produktes der Zementindustrie einerseits und des Rohmaterials des Baugewerbes andererseits empfunden wird, so ist stark daran zu zweifeln, dass ihr Einfluss wirtschaftlich irgendwie bestimmend war und ist. Die ganze Entwicklung des Ausnahmetarifs 13 bestätigt diese Auffassung. Zwar werden auch in seinem Rahmen für besonders wichtige Transporte, für gewisse Stationsverbindungen, Ausnahmetaxen eingesetzt. Im grossen und ganzen aber findet hier keine Abwägung eines Kraftverhältnisses statt, wie etwa beim Ausnahmetarif 17 für die Papierindustrie. Seit den Kriegsjahren hat der Zementtarif kaum eine Aenderung erfahren, wenn wir von den Taxreduktionen absehen, die mit der Herabsetzung des Normaltaxschemas in den Jahren 1925 und 1929 bedingt waren.

Ganz anders verhält es sich mit den Produkten der Zementindustrie die sie als Fertigwaren auf den Markt wirft, wie Zementröhren, Zementsockel, Steine aus Zement, Betonbretter etc. Diese Produkte sind merkwürdigerweise dem Ausnahmetarif 19, Serie 2 zugewiesen, der bedeutend niedrigere Frachtsätze aufweist, als der Ausnahmetarif 13. Und hier hat es dann auch nie an Gesuchen um Detarifierung, Kürzung der Frachtsätze und Ausnahmetaxen gefehlt.

Im Jahre 1921 verlangte die Zementindustrie die Aufnahme von Dachziegeln aus Zement in den Ausnahmetarif 19. Denn der Zementziegel erfülle ja genau den gleichen Zweck, wie der aus Ton gebrannte. Diese Begründung und damit auch die Detarifierung lehnten die Bahnen ab. Denn nicht Güter, die gleichen Zwecken dienen, müssen gleich tarifiert werden, sondern die Tarifierung richte sich in der Hauptsache nach dem Wert[81]). Es wird bei einer spätern Eingabe zu zeigen sein, dass auch dieser Standpunkt nicht immer restlos eingehalten werden konnte.

Im gleichen Jahre 1921 wurden in der Schweiz in grösserem Masse Meliorations- und Kanalisationsarbeiten durchgeführt, nicht zuletzt auch um die Arbeitslosigkeit im Lande einzudämmen. Dazu brauchte man aber grosse Mengen von Zementröhren ; die Zementindustrie benützte diesen Anlass, um den Bahnen klar zu machen, dass sie von einer starken Krisis betroffen sei und dass die Frachtkosten direkt boykottartig auf den Absatz ihrer Produkte wirken. Sie machte darauf aufmerksam, dass das Verhältnis, zwischen spezifischem Gewicht und Wert (= Verkaufspreis) der Produkte sehr ungünstig sei und dass die Frachtkosten nicht selten $^1/_4$ und mehr des

---

[80]) vgl. das Verhältnis zwischen Wert des Gutes und Frachtkosten S. 87.
[81]) vgl. Protokoll der 22. Kommerziellen Konferenz 1921, S. 55 ff.

Verkaufspreises ausmachen. Sie wies endlich darauf hin, dass sie bei einer solchen Gestaltung der Beförderungsverhältnisse immer mehr auf die Verwendung von Autos angewiesen sei. Die Zementindustrie verlangte daher eine Herabsetzung der Taxen des Spezialtarifs III um 25% und forderte die Aufnahme von Zementröhren in den Ausnahmetarif 19, Serie 2 (Detarifierung). Dieses Gesuch wurde unterstützt durch das eidgenössische Volkswirtschaftsdepartement in dem Sinne, dass diese Stelle auf die Wichtigkeit der Bodenverbesserung hauptsächlich zur Arbeitsbeschaffung hinwies und auf der anderen Seite auch keine Massnahme versäumen wollte, die in der Lage wäre, die enorm hohen Kosten dieser Arbeiten zu verkleinern. Die Kommerzielle Konferenz konnte sich aber über die zu treffenden Massnahmen nicht einigen ; eine Kommission sollte die Lage der Zementindustrie im allgemeinen und im Hinblick auf die Bodenverbesserungsarbeiten im besonderen untersuchen. Vorläufig einigte man sich auf eine Kompromisslösung : Zementröhren, Sohlenschalen und Uferschutzplatten aus Zement zu Meliorationen wurden temporär in den Ausnahmetarif 19, Serie 2 versetzt. Die Ermässigung konnte aber nur auf amtliche Beglaubigung hin in Anspruch genommen werden[82]). Die Stationen waren benachrichtigt, die Sätze des Ausnahmetarifs 19, Serie 2 nur auf vorherige Anweisung der Direktion hin in Anrechnung zu bringen.

Im folgenden Jahre wurden dann Zementröhren mit einer Menge anderer Zement- und Betonprodukte definitiv in den Ausnahmetarif 19, Serie 2 versetzt. Zugleich aber nahm man eine Detarifierung von Sand, Kies, Schotter, Lehm, Mergel usw. schweizerischer Herkunft von der Serie 2 nach der Serie 3 vor ; denn es ging wohl nicht an, Güter von solch unterschiedlichem wirtschaftlichen Wert in der gleichen Tarifklasse zu belassen. Endlich wurde diese Differenzierung dadurch noch verstärkt, dass die Streckentaxen der Serie 3 auf kleine Entfernungen um 25% herabgesetzt wurden. Mit diesem Zugeständnis der Bahn war aber die Zementindustrie nicht zufrieden, denn schon 1923 verlangte sie die Versetzung ihrer Produkte vom Ausnahmetarif 19 Serie 2 nach Serie 3. Dieser Forderung wurde durch eine mehr oder weniger versteckte Drohung der Beförderung mit dem Auto einiges Gewicht verliehen. Trotzdem oder vielleicht gerade deswegen stellten sich die Bahnen auf den Standpunkt, dass ein solches Gesuch nicht mehr aus einer schlimmen wirtschaftlichen Situation der Zementindustrie herausstamme, sondern dass vielmehr eine rein privatwirtschaftlich-egoistische Forderung gestellt werde, die auf Ausnützung der gegenwärtigen Situation beruhe. Das Gesuch wurde in vollem Umfange abgelehnt.

Vergleichen wir die absoluten Frachtermässigungen, die der Ausnahmetarif 13 für Zement einerseits und der Ausnahmetarif 19, Serie 2 für Zementprodukte andererseits gewähren, so sind diejenigen des letzteren gerade doppelt so gross. Dieses Verhältnis ändert sich aber dadurch noch viel mehr,

---

[82]) vgl. E. A. V. 18/1922.

dass durch die Güterklassifikation Zement dem III. und Zement- und Betonwaren dem II. Spezialtarif zugewiesen sind. Die Spanne wird grösser und die Zementprodukte sind absolut und relativ mit bedeutend billigeren Transportkosten belastet. Dies mag aus folgender Tabelle hervorgehen :

| km | Zement* | | | | Zement- und Betonprodukte* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Spezialtarif III$^b$ | A. T. 13 | Ermässigung absolut | Ermässigung in % | Spezialtarif II$^b$ | A. T. 19 Serie 2 | Ermässigung absolut | Ermässigung in % |
| | (Frachtsätze in Rp. pro 100 kg.) | | | | | | | |
| 50 | 85 | 75 | 10 | 12 | 98 | 62 | 36 | 37 |
| 100 | 147 | 130 | 17 | 12 | 174 | 106 | 68 | 39 |
| 200 | 241 | 201 | 40 | 17 | 304 | 160 | 144 | 47 |
| 300 | 284 | 233 | 51 | 18 | 377 | 184 | 193 | 51 |

* = in Ladungen von 10 t.

Durch diese Tarifierung wird eine Wirkung geschaffen, die der Meinung des Gesetzgebers widerspricht. Denn nach dem Grundsatz des Tarifgesetzes wird das Rohprodukt Zement billiger tarifiert, als das Fertigfabrikat Zementröhren, Zementsteine usw. Wie die Tabelle zeigt, kehrt aber die Ausnahmetarifierung dieses Verhältnis um. Einschränkend wäre hier zu sagen, dass in den Zementprodukten ja auch zum grossen Teil Zusatzmaterialien vorhanden sind, die ein sehr grosses spezifisches Gewicht aufweisen, die aber im Kostenwerte weit hinter dem Zement zurückstehen. So mögen auf die Gewichtseinheit der Zementprodukte weniger Kosten fallen, als auf die gleiche Gewichtseinheit Zement. Dieser ganze Versuch der Rechtfertigung und Erklärung dieses Gegensatzes zwischen Normal- und Ausnahmetarif scheint aber nicht stichhaltig zu sein. Denn es ist daran zu erinnern : Die Schweizerischen Bundesbahnen bauen die Gütertarife laut Gesetz auf dem gemischten System auf (Wagenraumsystem und Wertsystem). Nimmt dann die Ausnahmetarifierung wie im Falle des Zementes eine Korrektur der Güterklassifikation von solchem Ausmasse vor, dann stimmte dort offenbar etwas nicht. Dass bei dieser Massnahme auch wieder nicht nur auf die rein wirtschafts-theoretisch richtige Einordnung der Güter abgestellt wurde, sondern dass vielmehr auch hier dem Druck eines Machtblockes nachgegeben werden musste, scheint nach dem Gesagten klar zu sein.

Schon bei der Behandlung der Ausnahmetarife für die Rohstoffransporte wurde zu zeigen versucht, wie der Ausnahmetarif 19 zwischen den Bahnen und den Verkehrsinteressenten stets ein Zankapfel war. Im Hinblick auf die Zementprodukte gilt das in erhöhtem Masse. In den letzten Jahren verlangt nun auch noch die Keramische Industrie die Einreihung ihrer Erzeugnisse in den Ausnahmetarif 19. 1926 forderte man die Anwendung des Ausnahmetarifs 19, Serie 3 für rohen und gebrannten Ton, der Serie 2 für feuerfeste

Steine usw. Auch diese Gesuche konnten nur teilweise im zustimmenden Sinne erledigt werden. Roher Ton wurde vom Spezialtarif III nach der 2. Serie des Ausnahmetarifs 19 versetzt, da zugegeben werden musste, dass die gegenwärtige Tarifierung dem Wert der Ware nicht entspreche. Gebrannter Ton und feuerfeste Steine als Zwischen- bezw. Endprodukte von relativ hohem Wert wurden dagegen nicht detarifiert. Bei der Ueberlegung der Bahn war in hohem Masse auch das Moment des Ausfalles an Frachten und der Möglichkeit der Berufung auf diesen Fall massgebend. Es wird eben bei der Gewährung einer solchen Detarifierung immer schwierig sein, eindeutig zu unterscheiden, wie weit die Bahnen aus volkswirtschaftlicher Ueberzeugung und wie weit sie aus betriebsökonomischem Interesse handeln. In diesem Falle scheint das letztere Moment ausschlaggebend zu sein.

Entsprechend des nicht unbedeutenden Zementexportes ist dieses Produkt auch in den Ausnahmetarif 31 aufgenommen worden. In der Serie 8 werden solche Transporte zu Frachtsätzen abgefertigt, deren Streckentaxen vom 31. km an um 60% kleiner sind, als diejenigen des Ausnahmetarifs 13 für interne Zementtransporte. Auch Kalksandbausteine, die im internen Verkehr dem Ausnahmetarif 19, Serie 2 zugewiesen sind, werden vom Export-Ausnahmetarif 31 weiter begünstigt. Die Streckentaxen für solche Transporte stellen sich vom 31. km an um 60% billiger.

Neben diesen Ausnahmetarifen bestehen und bestanden seit jeher eine ganze Menge von Ausnahmetaxen, zum Teil für den internen Verkehr, zum Teil für den Export. Schon der III. Teil des Ausnahmetarifs 13 stellt eine Anzahl solcher Ausnahmetaxen zur Verfügung. Sie gelten alle auch für Stationen zwischen Versand- und Bestimmungsort, insofern als sie niedriger sind, als die entsprechenden Sätze des Ausnahmetarifs 13 selbst. Vor allem finden Transporte von Kalk schweizerischen Ursprungs, der zur Karbidfabrikation bestimmt ist, auf der Strecke vom Produktions- zum Verarbeitungsort eine besonders günstige Behandlung. Zwar gelten diese Frachtsätze nur zwischen wenigen genau bezeichneten Stationen. Betrachtet man aber die einzelnen Relationen näher, so ist festzustellen, dass sämtliche Kalktransporte zu den schweizerischen Karbidfabriken begünstigt sind.

Trotzdem Exporte von Zement ebenfalls in den Ausnahmetarif 31 aufgenommen sind, stellt auch der Ausnahmetarif 13 noch eine Menge Ausnahmetaxen für die Ausfuhr von Zement, Kalk und Gips bereit, die aber wiederum nur ab genau bezeichneten Fabrikationsorten hin zur Grenze gültig sind. Der Einschränkung des Gültigkeitsbereiches stehen in diesem Falle Taxen gegenüber, welche diejenigen des Ausnahmetarifs 31 noch um ein Bedeutendes unterbieten.

### 6. Ausnahmetarife für Produkte der Nahrungs- und Genussmittelindustrie.

Landmann führt in diesem Körper der schweizerischen Volkswirtschaft die folgenden Industriezweige auf :

1. Mühlenindustrie.
2. Schokoladenindustrie.
3. Konservenindustrie.
4. Kondensmilchindustrie.
5. Bierbrauerei.

Von dieser Systematik muss aus 2 Gründen abgewichen werden: Zwei Zweige, die Mühlen- und die Konservenindustrie stellen für den Binnenmarkt höchstwertige Lebensmittel dar, für dessen Transporte der Normaltarif in jeder Weise auszureichen scheint. Dies stimmt zwar heute nur noch vom volkswirtschaftlichen Standpunkt der Werttarifierung aus, nicht aber von einem betriebsökonomischen Interesse der Transportunternehmungen. Denn gerade in der Beförderung dieser höchstwertigen Güter bleibt der grösste Raum für eine wirksame Autokonkurrenz offen. Diese beiden Zweige fallen somit von vornherein weg.

Dafür soll an dieser Stelle die Bedeutung der Ausnahmetarifierung für die Zuckerindustrie gewürdigt werden. Landmann reiht den Zuckerrübenbau mit vollem Recht unter die Landwirtschaft ein. Wenn wir uns jedoch vergegenwärtigen, dass die Zuckerausnahmetarife im wesentlichen für das Unternehmen in Aarberg gelten, so ist eine Behandlung hier am Platze.

### a) Ausnahmetarif für Zuckertransporte.

Der Zuckerrübenbau und die industrielle Verarbeitung der Rüben zu Zucker sind in der Schweiz schon sehr alt; trotzdem die Produktion den schweizerischen Bedarf nie decken konnte, hat die Industrie sich nicht halten können. Das einzige Etablissement in Aarberg im bernischen Seeland kann nur dann bestehen, wenn ihm allseitige Hilfe zukommt. Denn die hauptsächlichsten Zuckerexportländer Europas lassen keine Massnahme unversucht, um das Absatzgebiet der Schweiz behalten zu können. Gegen diese billigen Angebote, die durch Exportprämien und sehr billige Bahntarife unterstützt sind, vermag auch der Einfuhrzoll nicht genügenden Schutz zu bieten. Denn der Zoll darf natürlich nicht nur die Interessen der Zuckerfabrik Aarberg wahrnehmen. Die Produktion dieser Fabrik aus schweizerischen Zuckerrüben betrug in den Jahren 1920—1923 nur etwa 7 % des Inlandbedarfes[83]). Bei den heutigen Zuckerpreisen hat sich dieses Verhältnis zweifellos zu Ungunsten der Schweiz verschoben. Den Geschäftsberichten der Zuckerfabrik und Raffinerie Aarberg ist zu entnehmen, dass 100 kg ausländischer Kristallzucker verzollt in Bern im Juni 1930 32 Fr. kosteten. Umgekehrt wird aber der Rübenpreis für den Bauern auf Fr. 3.50 per 100 kg festgesetzt. Eine solche Preisgarantie kann nur dann aufrecht erhalten werden wenn

---

[83]) vgl. Landmann, a.a.O. S. *93.

1. an die Verarbeitung der Zuckerrüben die Raffinerie von Rohzucker angegliedert werden kann,
2. für die Einfuhr dieses Rohzuckers die eidgenössische Zollverwaltung Konzessionen einräumt,
3. die schweizerischen Verkehrsanstalten die Roh- und Fertigprodukte der Zuckerfabrik Aarberg besonders günstig behandeln.

Diese letzte Bedingung ist im allgemeinen Ausnahmetarif 42 für Transporte in gewöhnlicher Fracht von Zuckerrüben und Schnitzeln von Zuckerrüben in Wagenladungen von 5'000 und 10'000 kg von und nach Aarberg in hervorragendem Masse berücksichtigt. Es handelt sich dabei eben so sehr um die Aufrechterhaltung des Betriebes in Aarberg, als auch um die Existenz der Zuckerrübenbauern im bernischen Seeland und in den angrenzenden Gebieten der Kantone Fribourg und Waadt. Denn mit dem Bestehen des Aarberger Unternehmens steht und fällt auch Verdienst und Lebensmöglichkeit einer grossen Schicht der in diesem Gebiete angesiedelten Bevölkerung.

Der zitierte Richtungstarif 42 weist die billigsten Frachtsätze aller Ausnahmetarife auf. Das Ausmass der Ermässigung geht aus folgenden 2 Tabellen hervor :

Zuckerrübentransporte

| km | Spezialtarif III | | Ausnahmetarif 42 | | Ermässigung | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 5 t | 10 t | 5 t | 10 t | absolut | | in % | |
| | | | | | 5 t | 10 t | 5 t | 10 t |
| | Frachtsätze in Rp. pro 100 kg. | | | | | | | |
| 50 | 107 | 85 | 46 | 43 | 61 | 42 | 57 | 50 |
| 100 | 191 | 147 | 76 | 69 | 115 | 78 | 60 | 53 |
| 150 | 276 | 210 | 104 | 94 | 172 | 116 | 63 | 55 |

Transporte von Schnitzeln von Zuckerrüben

| km | Spezialtarif III | | Ausnahmetarif 42 | | Ermässigung | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 5 t | 10 t | 5 t | 10 t | absulut | | in % | |
| | | | | | 5 t | 10 t | 5 t | 10 t |
| | Frachtsätze in Rp. pro 100 kg. | | | | | | | |
| 50 | 107 | 85 | 43 | 39 | 64 | 46 | 60 | 54 |
| 100 | 191 | 147 | 69 | 61 | 122 | 86 | 64 | 59 |
| 150 | 276 | 210 | 94 | 82 | 182 | 128 | 66 | 61 |

Aus diesen beiden Tabellen, die nach den gegenwärtig gültigen Taxschemata des Ausnahmetarifs 42 vom 1. Oktober 1929 und des Normaltarifs vom 1. August 1929 berechnet sind, geht hervor, dass die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 42 alle über 50% unter den billigsten Taxen des Normaltarifs liegen. Sie sind sogar niedriger, als diejenigen des Exportausnahmetarifs 31. Unterschritten werden sie höchstens noch von Konkurrenztaxen in einigen

wenigen Fällen. In dieser Form gewährt der Ausnahmetarif 42 eine maximale Unterstützung der Zuckerfabrik Aarberg einerseits und eine versteckte Subvention an den Zuckerrübenbau andererseits. Denn bei einem Rübenpreis von Fr. 3.50 pro 100 kg macht die Frachtermässigung für eine 5 Tonnen Ladung auf eine Transportstrecke von 50 km 61 Rp., bei 100 km bereits Fr. 1.15 aus ; in Prozenten ausgedrückt : Die Frachtkosten des Bahntransportes der Zuckerrüben vom Erzeugungs- zum Verarbeitungsort betragen bei einer Transportstrecke von 50 km 13% des Wertes des Transportgutes (im Falle der Normaltarifierung 31%), bei 100 km Beförderungsstrecke aber 22% (55%).

Auch bei dieser Tariffestsetzung gingen die Bahnen nicht nur von volkswirtschaftlichen Erwägungen aus, die Gestaltung des Betriebes nach kaufmännischen Grundsätzen führte sie ebenfalls dazu. Denn sie haben ein Interesse, dass dieses Unternehmen auch weiterhin bestehen kann. Die Fabrik in Aarberg bezieht nämlich ausser Zuckerrüben auch grosse Mengen von Kohle, Kalksteinen und von Rohzucker, die den Bahnen die Ausfälle durch den Ausnahmetarif 42 decken dürften.

An der Entwicklung des Ausnahmetarifs 42 ist auch die ganze Lage der Zuckerindustrie seit dem Kriege abzulesen. Die Kriegsjahre mit ihrem Zukkermangel, ihrer Rationierung und den hohen Zuckerpreisen trieben auch die Rendite des Zuckerrübenanbaues und der Zuckerfabrik in die Höhe. Der Ausnahmetarif 42 wurde daher für die Nachkriegszeit, wo diese günstige Situation noch andauerte, ausser Kraft gesetzt. Im Krisenjahr 1921 wurde er mit normal erhöhten Taxen wiederum gültig erklärt. Schon 1924 wurde aber eine Erniedrigung der Frachten für Transporte hauptsächlich unter 50 km verlangt. Auf 24. November 1924[84]) erschien das Taxschema in einer Staffelung auf der Grundlage der Vorkriegstaxen, die diesem Begehren entsprach[85]).

Als dann die Zuckerfabrik in grösserem Umfange auch zur Raffinierung von ausländischem Rohzucker überging, bat sie die Eisenbahnen um Frachtermässigungen für diese Importe. Die Bahnen gingen aber vorerst auf dieses Gesuch nicht ein. Denn auf dem Import von Zucker lastete immer noch ein Einfuhrzoll von Fr. 200.— pro Wagen à 10 t. Die Meinung der Verkehrsanstalten ging dahin, dass die einfuhrhindernde Wirkung eines Zolles nicht durch die Tarifpolitik eliminiert werden solle und dürfe[86]). Schliesslich wur-

---

[84]) vgl. E. A. V. 801/1924.

[85]) Staffelung der Streckentaxen des Ausnahmetarifs 42 :
Vorkriegsjahre 0,4 bezw. 0.35 Rp. pro 100 kg/km für Zuckerrüben in Ladungen von 5 bezw. 10 t. Normale Erhöhung :

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1— | 50 km | Vorkriegstaxe, | erhöht | um 140% |
| 51—100 | « | « | « | « 115% |
| 101—200 | « | « | « | « 90% |
| 201—300 | « | « | « | « 20% |
| über 300 | « | « | « | « 10% |

[86]) vgl. Protokoll der 29. Kommerziellen Konferenz 1925. S. 27.

den für gewisse Stationsverbindungen doch Ausnahmetaxen eingestellt, vielleicht nicht zuletzt aus der Ueberlegung, dass Zucker im Falle der Ausfuhr oder des Transites zum Spezialtarif I abgefertigt wird[87]) und dass für den Transitverkehr in der Nord-Süd-Richtung Frachtsätze bestanden, die weit unter denen für die Einfuhr angesetzt waren[88]). Zudem wären bei Nichtgewähren der Ermässigung doch bedeutende Transporte verloren gegangen, sodass die Bahnen auch ihren eigenen Vorteil in dieser Massnahme sahen. Diese Frachtermässigung kam einer Detarifierung der Rohzuckerimporte von der allgemeinen Wagenladungsklasse nach dem Spezialtarif II gleich und betrug rund 40%. Die Wagenladungen von mindestens 10'000 kg wurden aber durch besondere Instradierungsvorschriften über die für die schweizerischen Eisenbahnen günstigste Strecke geleitet. Seit dem Jahre 1927, als die Zuckerpreise immer weiter sanken und das Ausland mit den oben angegebenen Mitteln versuchte, den schweizerischen Zuckermarkt zu beherrschen, — was ihm ja bei der Kleinheit der Eigenproduktion der Schweiz weitgehend gelingen musste — drohte der Zuckerrübenbau auf den Vorkriegsstand zurückzusinken. Da man sich an massgebender Stelle bewusst war, dass der Weg zur Unterstützung in dieser schwierigen Situation nicht durch den Zollschutz geschehen konnte, wies der Ausnahmetarif 42 seit dem Jahre 1922 stets Veränderungen im Sinne der Erleichterung der Rübentransporte auf. Die Gestaltung des Ausnahmetarifs, wie sie oben angegeben wurde, ist das Resultat all dieser Veränderungen. Ob diese Frachtermässigungen in der Lage sind, die Wirkung der heutigen Rekordtiefpreise des Zuckers auszuschalten, ist sehr zu bezweifeln. Es scheint sogar fraglich zu sein, ob sie dazu im Verein mit der Zollpolitik in der Lage sind. Eines muss auf alle Fälle herausgehoben werden : Die Zuckerfabrik Aarberg anerkennt in ihren Geschäftsberichten die Unterstützung durch die Bahnen im vollen Umfang an ; sie betrachtet sie von sich aus als Provisorium, d. h. als eine Subvention, die ihr das Durchhalten durch die Krise erleichtere.

### b) Ausnahmetarif für kondensierte Milch.

Die schweizerische Kondensmilchindustrie arbeitet vorzüglich für den Export. Durch ihre bedeutende Frischmilchverarbeitung ist sie ein willkommener Abnehmer der Landwirtschaft und verbessert auf der andern Seite die Handelsbilanz des Landes um ganz ansehnliche Summen. Denn die Rohstoffe dieser Indutsrie stammen ja zum grössten Teil aus dem Inlande, sodass, nicht wie bei den andern Exportindustrien, den Ausfuhrziffern mengen- und wertmässig hohe Beträge gegenüber stehen. Der kleine Teil der Pro-

---

[87]) Die Einreihung dieser Transporte erfolgt bereits durch die Güterklassifikation ; somit handelt es sich hier nicht um eine Ausnahmetarifierung. vgl. Güterklassifikation vom 1. November 1925. S. 53. No. Z 12.

[88]) vgl. E. A. V. 753/1925.

duktion der im Inland abgesetzt wird, findet fast restlos industrielle Verwendung zur Herstellung von Kindermilch und Schokolade.

Man sucht daher vergebens nach Frachtvergünstigungen für interne Transporte von kondensierter Milch. Sehr wahrscheinlich würde gegen eine solche Massnahme aus Kreisen der Landwirtschaft auch sofort schärfster Protest erhoben. Für den Exportverkehr aber gilt ebenfalls der Ausnahmetarif 31. Die Serie 1 gewährt für die Ausfuhr von kondensierter und sterilisierter Milch in Büchsen die um 50% verkürzten Streckentaxen der allgemeinen Wagenladungsklassen A und B. Diese Massnahme, die lediglich als Resultat einer ganzen Anzahl von Ausnahmetaxen aus den vorhergehenden Jahren aufzufassen ist, wurde in der klaren Erkenntnis von der Bedeutung des Exportes geschaffen. Denn die Ausfuhrsendungen werden meistens franko Grenze verkauft; eine Taxreduktion von 50% setzt die schweizerischen Unternehmungen in die Lage, ihre Produkte um diesen Betrag billiger anbieten zu können. Preisunterschiede von rund Fr. 1.40 pro 100 kg (bei einer Inlandstransportstrecke von 200 km) können in normalen Wirtschaftszeiten unbedingt einen Einfluss ausüben. Ob sie es zur Zeit der heutigen Weltwirtschaftskrise auch können, scheint sehr fraglich zu sein; die Ziffern der Handelsstatistik sprechen dagegen.

Vor der Inkraftsetzung des Ausnahmetarifs 31, also in den Jahren vor 1929, waren eine ganze Menge von Ausnahmetaxen in Kraft, die aber nur für ganz bestimmte Stationsverbindungen gelten, nur vom Fabrikationsort zum für die schweizerischen Eisenbahnen günstigsten Grenzübergang. Diese Taxen, deren stete Entwicklung seit 1923 deutlich zu verfolgen ist, waren jeweils gültig für kondensierte oder sterilisierte Milch. Schon im Jahre 1928[89]) ist dann eine Verfügung getroffen worden, wonach die sämtlichen bis jetzt gewährten Ausnahmetaxen auch für folgende Exportgüter anwendbar waren:

1. Sterilisierter Rahm in Büchsen.
2. Kindermehl.
3. Trockenmilch.
4. Buttermilch in Pulverform.
5. Biskuits.
6. Schokolade.

Das dadurch geschaffene komplexe Gebilde gleicht schon in seiner Form stark einem Exportausnahmetarif. Aber auch seinem Inhalt nach ist die Aehnlichkeit mit dem Ausnahmetarif 31 unbedingt festzustellen. Durch ihn wurde deshalb auch im Jahre 1929 wohl eine formale Zusammenfassung geschaffen, die zwar die Abfertigung bedeutend erleichterte, die aber für den Export von Milch keine materielle Erneuerung im Sinne einer weiteren Vergünstigung gewährte, wenn wir von den Bestimmungen, die auf S. 102 f. entwickelt wurden, absehen.

---

[89]) vgl. E. A. V. 401/1928.

### c) Ausnahmetarif für Schokolade.

Die überragende Stellung der schweizerischen Schokoladeindustrie als Exporteur, zu der sie sich hauptsächlich im letzten Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts heraufgearbeitet hatte, musste sie in den Nachkriegsjahren weitgehend einbüssen. Währenddem noch im Jahre 1913 über 75% der Produktion exportiert wurden, sind es heute nur noch etwa 25%[90]). Dabei ist zu berücksichtigen, dass der Inlandabsatz sich seit diesem Jahre mehr als verdoppelt hat. Er wird für das Jahr 1921 auf 54 Millionen Fr. geschätzt[91]).

Aus dieser handelspolitischen Situation heraus ist auch die Tarifierung der Transporte von Produkten der Schokoladeindustrie zu erklären. Sie ist heute in keiner Weise des Schutzes der Transportunternehmungen mehr bedürftig, denn die hergestellten Produkte ertragen als hochwertige Genussmittel sogar die Frachten der höchsten Klasse. An eine Ausnahmetarifierung von Schokolade ist aus volkswirtschaftlichen Erwägungen nicht zu denken. Ob das auch in Zukunft so bleiben wird, oder ob nicht gerade bei diesen hoch- und höchstwertigen Transportgütern die bahnfiskalische Ueberlegung vor die volkswirtschaftliche gestellt wird, d. h. ob der feste Grundsatz der Werttarifierung beibehalten werden kann, darüber herrscht heute keine Einigkeit. Auf alle Fälle ist festzustellen, dass beim Exportverkehr nicht mehr allein nach dem Werttarifsystem tarifiert wird, sondern dass vielmehr handelspolitische — um nicht zu sagen merkantilistische — Erwägungen in den Vordergrund treten. Der Export Ausnahmetarif 31 bestätigt dies in vollem Umfang.

Nicht anders ist die Situation bei der Schokoladenindustrie. Seit Privatbahnzeiten finden wir keinen Ausnahmetarif, höchst selten eine Ausnahmetaxe, die für Schokoladentransporte im internen schweizerischen Verkehr galten. Der Export dieser Produkte dagegen war immer besonders begünstigt. Vor dem Jahr 1929, der Zeit der Schaffung des Ausnahmetarifs 31, wurden die Ermässigungen in Form einer ganzen Anzahl von Ausnahmetaxen gewährt, die dann jeweils nur für ganz bestimmte Verkehrsrelationen Gültigkeit hatten[92]). Der Exporttarif 31 dagegen stellt für sämtliche Transporte von Schokolade und Kakaobohnen die Frachtsätze der Serie 1 zur Verfügung, mit anderen Worten : Der Export dieser Produkte kann zu Streckentaxen erfolgen, die vom 41. km an um 50% erniedrigt sind.

Besonders zu erwähnen ist noch folgende Tatsache : Die schweizerische Schokolade fand hauptsächlich in der Form von Milchschokolade grossen Absatz. Zur Herstellung von 100 kg dieser Qualität sind aber 25 kg kondensierter Milch notwendig. Zur Produktion von 100 Liter kondensierter Milch werden wiederum rund 400 Liter Frischmilch benötigt. Den schweizerischen Etablissementen sind aus diesem Grunde nicht selten Milchkondensierungs-

---

[90]) Die Prozentzahlen beziehen sich auf den Wert der Produktion.
[91]) vgl. Bericht über Handel und Industrie der Schweiz. 1929. S. 190/1.
[92]) vgl. z. B. E. A. V. 971, 1008, 1037/1923, 118, 502/1924.

anlagen angegliedert worden und die Frischmilch wird direkt in die Schokoladenfabrik geliefert. Damit werden die Milchzentren zum bedeutendsten Standortsfaktor für die Schokoladenindustrie unseres Landes. Im Zusammenhang mit dieser Darstellung ist wohl auch noch auf die Bedeutung des Ausnahmetarifs 41 für den regelmässigen Transport von Milch hinzuweisen. Sicherlich sind die Ermässigungen, welche er gewährt, in der Lage im Sinne einer Verbilligung eines wichtigen Rohstoffes für die Schokoladenindustrie zu wirken[93]).

### d) Ausnahmetarif zu Gunsten von Bier- und Eistransporten.

Im Gegensatz zu den beiden eben behandelten Industrien, arbeitet die Bierbrauerei in der Schweiz nur für den Inlandbedarf. Einen nennenswerten Export von Bier hatte die Schweiz nie zu verzeichnen. Im Gegenteil: das deutsche und tschechische Bier bereiten auch heute dem schweizerischen Brauereigewerbe eine höchst unwillkommene Konkurrenz. Die Situation wird durch ein weiteres Moment verschärft: Aus ganz geringen Anfängen heraus hatte sich die Brauereiindustrie in der Zeit von 1880—1913 derart entwickelt, dass die Produktion den Bedarf bei weitem überschritt. Das Resultat dieses Verhältnisses waren all die bekannten Wirkungen einer scharfen Konkurrenz auf dem inländischen Markt. Ein weiterer Konkurrent erwuchs den Bierproduzenten in der schweizerischen Landwirtschaft. Der Weinbau war von jeher eine Tatsache gewesen, die nicht zu bekämpfen war, der Weinkonsum aber eine Konkurrenz, die je nach Jahreszeit und Ernte die grössten Wirkungen auf den Bierverbrauch hatte. Gegen die Herstellung von Obstwein im Grossen nahm die Bierbrauerei den Konkurrenzkampf auf, der sich sogar bis ins Tarifwesen der Bahnen hinein verfolgen lässt. Denn die landwirtschaftlichen- und Handelsmostereien verarbeiten jährlich nicht weniger als rund 48% der Obsternte, wovon den grössten Teil zu Most (Obstwein). Wird man sich klar, dass zwischen diesen beiden Getränken noch ungefähr Preisparität besteht, so versteht man auch sofort den erbitterten Kampf zwischen Landwirtschaft und Bierbrauerei.

Einer der meist umstrittenen Ausnahmetarife ist daher derjenige für Bier. Ein Zugeständnis der Bahnen in seinem Rahmen hatte unmittelbar das Gesuch der Landwirtschaft um die gleiche Ermässigung zur Folge; ein bewilligtes Begehren der Landwirtschaft bildete stets den Grund zu Forderungen nach Verbesserung des Ausnahmetarifs 1. Hier musste eine besonders vorsichtige Tarifpolitik der Bahnen eingreifen, die bestrebt war, Entscheide nach volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten zu treffen und den unüberbrückbaren Interessengegensatz dieser beiden Wirtschaftskörper nicht in das Tarifwesen hinein wirken zu lassen. Bei der Verfolgung der Entwicklung des Ausnahmetarifs 1 stösst man immer und immer wieder auf dieses vorsichtige Ausgleichen und Abwägen der entgegengesetzt wirken-

[93]) Ueber die Bedeutung des A. T. 41 vgl. S. 55.

den Kräfte. Ob es dabei immer gelungen ist, im Kräfteparallelogramm die Resultante aus den beiden Komponenten zu finden, darüber gehen die Ansichten sehr auseinander. Beide Parteien sagen natürlich nein.

Der Ausnahmetarif 1 für den Transport von Bier in Eilfracht ist anwendbar für Stückgutsendungen und Wagenladungen von 5'000 und 10'000 kg. Auch er musste seinerzeit durch die Schweizerischen Bundesbahnen von den Privatbahnen übernommen werden. Die Ausnahmetarife sind im Jahre 1904 auf den damaligen Stand der Wirtschaft hin untersucht, teilweise umgearbeitet und neu herausgegeben worden. Nachher trat dann jeweils eine Periode des Stillstandes ein. Die damaligen Ausnahmetarife waren somit im allgemeinen in der Lage, die Bedürfnisse der Wirtschaft zu befriedigen. Nicht so verhält es sich mit dem Ausnahmetarif 1 im Jahrzehnt vor dem Weltkriege. Der Kampf ging hauptsächlich um die tarifarische Gleichstellung von Fass- und Flaschenbier. Denn der Ausnahmetarif 1 war ursprünglich nur gültig für den Transport von Bier in Fässern als Stückgutsendungen und in Wagenladungen von 5'000 kg. Schon im Jahre 1909 entfielen jedoch rund 20% des gesamten Bierkonsums auf Flaschenbier. Dies bedeutete für die Brauereien eine weitere Konzentration ihrer Betriebe. Währenddem früher an grösseren Konsumorten Depots eröffnet wurden, von wo aus das Bier erst dem Konsum zugeführt wurde — der Spitzenbedarf des Konsums wurde zugleich von hier aus ausgeglichen — so war dies nun beim Flaschenbier nicht mehr in demselben Masse möglich. Denn das Getränk soll an Qualität verlieren, wenn es zuerst in Fässern versandt wird und erst im Depot zur Abfüllung in Flaschen gelangt. Zugleich wird aber dadurch der Absatzbetrieb wesentlich verteuert. Die dringende Forderung der Bierbrauereien ging daher schon im Jahre 1884 dahin, Transporte von Fass- und Flaschenbier gleich zu behandeln[94]). Dieses Gesuch wurde aber von den Transportanstalten bis ins Jahr 1922 immer mit aller Entschiedenheit abgelehnt. Es waren hauptsächlich folgende Gründe, die sie zu dieser Haltung bewogen :

a) Flaschenbier kann zum Eilgut Ausnahmetarif 3 abgefertigt werden und erfährt so schon eine Begünstigung vor dem gewöhnlichen Eilgut.
b) Der Verkaufspreis von Flaschenbier ist höher als derjenige für Fassbier. Ohne gegen die Grundsätze der Werttarifierung zu verstossen, konnte daher das Gesuch nicht in bejahendem Sinne beantwortet werden.
c) Das Flaschenbier ist beim Ein- und Auslad schwieriger zu behandeln, als Fassbier. Dies hat aber seine betriebstechnischen Rückwirkungen, die die Selbstkosten der Bahn für diese Transporte wesentlich erhöhen.
d) Die Flaschenbiertransporte sind mit grösserem Risiko verbunden, als die Fassbiertransporte. Dieses muss aber auch bezahlt werden.
e) Der Behauptung der Bierbrauereien, dass die Bahnen durch dieses Zugeständnis Mehrtransporte erhalten würden, wird entgegengehalten, dass das gar nicht in ihrem Interesse liege. Denn durch vermehrte

---

[94]) vgl. Protokoll der 2. Kommerziellen Konferenz 1903. S. 50 ff.

Eilguttransporte werde die pünktliche Abfertigung der Personenzüge in Frage gestellt oder fordere doch einen Mehraufwand an Betriebskosten, der mit den Einnahmen aus diesen Transporten in keinem Verhältnis stehe.

f) Auch der Wein in Flaschen wird höher tarifiert, als der Wein in Fässern. (Stückgutklasse 1 und 2).

g) Die finanzielle Lage der Brauereien erfordere kein solches Zugeständnis der Bahnen.

Auch das spätere Gesuch um Schaffung von Frachtsätzen für Bierladungen von 10'000 kg wurde abgelehnt. Die Begründung ging hier dahin, dass die Sätze für Bier in Ladungen von 5'000 kg bereits billiger seien, als für Sendungen von 10'000 kg von Wein.

Im Jahre 1916 ging man im Gegenteil noch dazu über, die Taxen des Ausnahmetarifs 1 zu erhöhen. Der Grund dazu ist wieder in der schwierigen finanziellen Lage der Transportunternehmungen während der Kriegs- und Nachkriegszeiten zu suchen[95]). Vor der Einstellung der Gültigkeit der allgemeinen schweizerischen Ausnahmetarife im Jahre 1917 wurden aber die Eilgutfrachtsätze des Ausnahmetarifs 1 mit denjenigen der Frachtstückgutklasse 1 verglichen und festgestellt, dass letztere höher waren. Trotz des äusserst heftigen Protestes der Bierbrauereien erfuhren sie 1916 noch eine Angleichung, die aber nur noch ein Jahr wirksam war, ein Jahr, in dem der Bierkonsum aus anderen Gründen auf ungefähr die Hälfte der Vorkriegszeit gesunken war.

Als dann im Krisenjahr 1921 die Ausnahmetarife wieder in Kraft gesetzt wurden, entbrannte der Kampf von Neuem über die zu schaffenden Grundlagen des Ausnahmetarifs 1. Diesmal musste sogar das eidgenössische Eisenbahndepartement als letzte Instanz entscheiden ; im vorliegenden Falle wurde allerdings der Vorschlag der Schweizerischen Bundesbahnen gut geheissen, der als Taxgrundlagen für Eilguttransporte zum Ausnahmetarif 1 die Ansätze der Frachtstückgutklasse 1, bezw. der Allgemeinen Wagenladungsklasse A (für Ladungen von 5'000 kg) und B (für Ladungen von 10'000 kg) verwendete. Immerhin wurde eine Spezialkommission zur genauen Untersuchung der internen Verhältnisse im Brauereigewerbe eingesetzt. Auf ihren Vorschlag hin mussten dann ein Jahr später die Taxen des Ausnahmetarifs doch herabgesetzt werden. Zu betonen ist : Zwar auch hier wieder nicht aus volkswirtschaftlichen Gründen, sondern auf die Drohung der Grossbrauereien hin, dass sie ihr Bier künftig nur noch durch Lastwagen befördern werden. Da diese Abwanderung im übrigen schon begonnen hatte, das Defizit der Gewinn- und Verlustrechnung der Schweizerischen Bundesbahnen aber noch nicht verschwunden war, so gaben die Bahnen dem Antrag nach. Selbst in dieser Situation wurde darauf geachtet, dass Bier- und Obstweintransporte ungefähr zu gleichen Frachtsätzen abgefertigt wurden.

---

[95]) Ueber die Entwicklung des Defizites der Gewinn- und Verlustrechnung vgl. S. 29 (Fussnote).

Den letzten Sieg in diesem Tarifkampf endlich konnten die Bierbrauereien im Jahre 1922 verzeichnen. Flaschenbiersendungen wurden nun mit Fassbier zusammen zu gleichen Bedingungen befördert. Wie weit sich in diesem Fall die Bahnen von den Argumenten der Industrie, nämlich der Verschiebung des Konsums vom Fass- zum Flaschenbier, der viel grösseren Tara bei der Beförderung von Flaschenbier, überzeugen liessen, geht aus den Verhandlungen nicht klar hervor. Auch hier hat sicherlich die Konkurrenz des Lastkraftwagens die entscheidende Rolle gespielt. Denn das betriebsökonomische Interesse der Bahnen geht in diesen Fällen zweifellos einer gewaltsamen Durchführung des Werttarifgedankens vor. Und auch mit Recht. Es entsteht dann aber nur die Frage, ob mit einer solchen Massnahme nicht eine Scheinlösung geschaffen wurde, die, weil sie einfach viel zu spät gewährt wurde, von keiner bedeutenden Wirkung im Sinne einer Rückeroberung des Verkehrs ist.

Seit dem Jahre 1927 sind im Rahmen des Ausnahmetarifs 1 auch Frachtbegünstigungen für Transporte von Mineralwasser während der Wintermonate zugestanden worden. Denn zu diesen Zeiten müssen solche Sendungen der Frostgefahr wegen als Eilgut aufgegeben werden und tarifieren als solche zum Ausnahmetarif 3. Wie dem Bericht über Handel und Industrie der Schweiz zu entnehmen ist, beteiligen sich auch schweizerische Grossbrauereien an Mineralquellen. «Dabei liessen sie sich von der Erwägung leiten, dass die starke Zunahme des Konsums an Mineralwasser eine Erscheinung der Zeit ist, die nicht zurückgehalten werden soll»[96]). Wie weit von den Brauereien aus hier ein Druck ausgeübt worden ist, ist nicht ersichtlich. Was hingegen aus den Verhandlungsprotokollen festgestellt werden kann und was auch die Praxis vollauf bestätigt: Die Abwanderung der Transporte zum Auto war hier besonders gross.

Werfen wir zuletzt noch einen Blick auf das Ausmass der Ermässigung, die der Ausnahmetarif 1 der gewöhnlichen Eilgutabfertigung gegenüber gewährt, so ist auch der heftige Kampf um diesen Tarif sofort verständlich. Währenddem der Eilgut Ausnahmetarif 3 für Lebensmittel nur Ermässigungen von höchstens 20% zugesteht, so sind es beim Ausnahmetarif 1 überall 50%. Mit anderen Worten: Bei einer Tarifierung als Frachtgut wird die Sendung als Eilgut mit Personenzügen befördert[97]). Von hier aus sind auch die jahrzehntelangen Bemühungen der Brauereien um Gewährung des Ausnahmetarifs 1 für Flaschenbier verständlich. Denn die ganze Absatzorganisation des Bierhandels bedingt eine sehr rasche Beförderung; die Aufhebung der grossen Depots zum Zwecke der Verbilligung der Absatzkosten verstärkt diese Voraussetzung. Umgekehrt hätte aber die Mehrfracht für einen Wagen Flaschenbier von 10'000 kg bei eilgutmässiger Abfertigung bereits Fr. 200 ausgemacht.

---

[96]) vgl. a.a.O. 1929. S. 199.

[97]) Denn die Frachtsätze für Eilgut betragen überall das Doppelte der höchsten Frachtgutklasse. vgl. S. 27.

Im Zusammenhang mit dem Ausnahmetarif 1 ist an dieser Stelle noch eines Tarifs zu gedenken, der beim heutigen Entwicklungsstand der Bierindustrie wohl den grössten Teil seiner Bedeutung verloren hat. Es ist der Ausnahmetarif 8 für den Transport von Eis in gewöhnlicher Fracht in Wagenladungen von 10'000 kg. Er war ursprünglich, seit seiner Aufstellung zu Privatbahnzeiten bis zum Jahre 1916 nur gültig für Natureis. Damals sollte er mithelfen, den Absatz von Natureis aus abgelegenen Gebirgstälern (z. B. Val de Joux) zu erleichtern und zugleich für die Brauereien einen billigen Hilfsstoff schaffen. Vom Jahre 1916 an wurden aber dann auch Transporte von Kunsteis zum Ausnahmetarif 8 abgefertigt. Er gewährt heute die gleichen Ermässigungen, wie der Ausnahmetarif 19, Serie 3[98]). Trotz dieser bedeutenden Vergünstigungen konnte aber die Entwicklung der Produktionstechnik innerhalb der Bierbrauereien nicht aufgehalten werden. Das wäre wohl auch gar nicht der Zweck des Ausnahmetarifs. Denn heute stellen die Bierbrauereien ihr Eis zum grössten Teil selbst her, ebenso andere ehemalige Abnehmer, wie chemische Fabriken und Schlachthäuser. Der Tarif hat kaum mehr grosse wirtschaftliche Bedeutung. Es sei denn, dass er durch Erleichterung des Absatzes von Natureis in gewissen landwirtschaftlichen Gebieten der Schweiz eine Beschäftigung der Arbeiter während der Wintermonate gewährleistet.

---

[98]) vgl. S. 80.

## Curriculum vitae.

Ich, Otto Miescher, von Walkringen (Bern), bin am 3. August 1905 als Sohn des Ernst Miescher, Bundesbahnbeamter, und der Emma, geb. Jaggi, geboren. Den Unterricht während meiner ersten beiden Schuljahre genoss ich in Horw (Luzern). Alle übrige Zeit besuchte ich die Schulen Basels und zwar: 2 weitere Jahre Primarschule, 4 Jahre untere und $4^1/_2$ Jahre obere Realschule. Nach Abschluss der Schulbildung durch die Maturität studierte ich ein Semester Chemie und Physik an der Universität Basel. Im Mai 1925 trat ich bei den Schweizerischen Bundesbahnen als Lehrling ein und genoss meine Ausbildung auf den Stationen Sommerau, Sissach, Sarnen, Wangen an der Aare und Basel. Vom Wintersemester 1927/1928 bis zum Sommersemester 1931 studierte ich ununterbrochen an der Universität Basel Nationalökonomie als Hauptfach, Finanzwissenschaft und Statistik, Staats- und Verwaltungsrecht, Obligationen- und Handelsrecht als Nebenfächer. Dabei hörte ich Vorlesungen der Herren Professoren Dr. Salin, Michels, Ritschl, Mangold, Bauer, Furlan, Bächtold, Ruck, Simonius, Wieland und Haab. Meine Dissertation ist unter der Leitung von Herrn Prof. Dr. Edgar Salin entstanden. Am 30. Juni 1931 bestand ich das mündliche Examen. Seit 15. August 1931 stehe ich als Betriebspraktikant im Dienste der Schweizerischen Bundesbahnen.